



Aalto-yliopisto  
Insinööritieteiden  
korkeakoulu

## Kiinteistön kolmiulotteisen hallinnan järjestäminen kansihankkeessa

Aalto-yliopiston Insinööritieteiden korkeakoulun  
Maankäyttötieteiden laitoksella tehty diplomityö

Espoo, heinäkuu 2012

Tekniikan kandidaatti Essi Korpela

Valvoja: Professori Arvo Vitikainen  
Ohjaaja: Diplomi-insinööri Timo Laiho

Aalto-yliopisto  
Insinööritieteiden korkeakoulu  
Maankäyttötieteiden kirjasto

AALTO-YLIOPISTO INSINÖÖRITIEDEIDEN KORKEAKOULU PL 14100, 00076 Aalto <a href="http://www.aalto.fi/">http://www.aalto.fi/</a>		DIPLOMITYÖN TIIVISTELMÄ	
Tekijä: Essi Korpela			
Työn nimi:		Kiinteistön kolmiulotteisen hallinnan järjestäminen kansihankkeessa	
Laitos:		Maankäyttötieteiden laitos	
Tutkinto-ohjelma: Kiinteistötalouden tutkinto-ohjelma			
Pääaine:		Kiinteistötekniikka	Pääaineen koodi: Maa-20
Vastuuopettaja: Professori Arvo Vitikainen			
Ohjaaja: DI Timo Laiho			
Tiivistelmä:			
<p>Suomen kiinteistölainsäädännössä kiinteistö on määritelty kaksiulotteiseksi eli sen ulottuvuus määritellään vain vaakatasossa (2D-kiinteistö). Tästä johtuen kiinteistön omistus tai käyttötarkoitus ei voi erota kiinteistön eri tasoissa. Kuitenkin, todellisuudessa kiinteistöt ovat kolmiulotteisia ja niihin kuuluu sekä maanpinnan ylä- että alapuolista tilaa. Koska omistusoikeus ei voi koskea pelkästään kiinteistön ylä- tai alapuolista osaa, vaikeuttaa tämä erityisesti kiinteistön ylä- ja alapuolisten tilojen hallintaa.</p> <p>Tämä tutkimus keskittyy maantien ja rata-alueen päälle sijoittuviin kansihankkeisiin, joissa kiinteistön maanpinnan ylä- tai alapuolisen rakennushankkeen toteuttaa muu taho kuin kiinteistön omistaja. Tutkimuksessa on myös tarkasteltu rata- ja maantielakia, jotka on erityisesti huomioitava maantien tai radan päälle sijoitettavan kannen rakentamisessa ja hallinnassa. Tutkimuksen mukaan nykyinen lainsäädäntö tarjoaa joitakin keinoja 2D-kiinteistön kolmiulotteiselle hallinnalle ja käytölle. Nämä keinot ovat rasitejärjestelyt, kiinteistöjen yhteisjärjestelyt, vuokra-aluejärjestelyt tai muu käyttöoikeus -järjestelyt.</p> <p>Tutkimuksen lopuksi on annettu suosituksena, mikä olisi järkevin järjestelyvaihtoehto junaradan päälle rakennettavan kannen hallinnan järjestämiseksi Turun Matkakeskus -hankkeessa. Turun Matkakeskus -hankkeen kansi tulisi toteuttaa ulokkeena Turun kaupungin omistamalta maalta käsin radan yli. Kannen päälle tuleva rakennusoikeus merkitään kannen viereiseen kiinteistöön kaupungin omistamaan maa-alueeseen, jossa myös osa Matkakeskuksesta sijaitsee. Kannen toteuttaminen ulokkeena väylän yli on lähimpänä 3D-kiinteistöjärjestelyä. Kansirakenteen tukipilareita ja -rakenteita sijoitetaan rata-alueelle ja näistä tehdään rasitesopimukset. Lisäksi Liikenneviraston kanssa on tehtävä vastuusopimus kansirakenteen rakentamisen ja käytön aikaisesta menettelystä. Hankkeessa tullaan tarvitsemaan myös kiinteistöjen yhteisjärjestelyä, jos tarvitsee sopia oikeuksista, joista vain osan voi tyypittää kiinteistö- tai rakennusrasitteiksi. Kiinteistöjen yhteisjärjestelyjä voidaan joutua tekemään myös yhtenäisen kokonaisuuden ja ideaalisen kiinteistöjaotuksen aikaansaamiseksi. Hankkeessa on tärkeää päättää selkeä etenemistapa ja hankevastaava, jotta välttyään turhilta viivytyksiltä ja ongelmilta. Yhteinen päämäärä ja kaikkien osapuolten luotto hankevastaavaan ovat tärkeitä seikkoja hankkeen onnistumiselle.</p>			
Päivämäärä: 6.7.2012		Kieli: Suomi	
		Sivumäärä: 51 + 6	
Avainsanat: kolmiulotteinen kiinteistö, kansihanke			



HELSINKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY SCHOOL OF ENGINEERING PO Box 14100, 00076 AALTO <a href="http://www.aalto.fi/">http://www.aalto.fi/</a>		ABSTRACT OF THE MASTER'S THESIS	
Author: Essi Korpela			
Title: Three dimensional management of real estate property in deck projects			
Department: Department of Real Estate, Planning and Geoinformatics			
Degree program: Real Estate Economics			
Major subject: Real Estate Planning		Code: Maa-20	
Supervisor: Professor Arvo Vitikainen Instructor: M.Sc.(Tech) Timo Laiho			
<p>Abstract:</p> <p>Finnish Real Estate Formation Act defines real estate property as two dimensional, i.e., property can be delimited horizontally only (2D property). Therefore, ownership of real estate property or purposed use cannot differ in various levels of the property. However, in reality property is three dimensional and consists of both upper and lower spaces. Since ownership cannot concern only upper or lower space of the property, especially space management is difficult.</p> <p>This research concentrates on deck projects located above motorway or railway which are executed by some other party than the owner of the property. The research considers also Railway Act and Highways Act which are both important laws while building and managing a deck above a railway or a motorway. According to the research the Finnish legislation offers a few solutions for managing and using 2D-properties three dimensionally. These solutions are organization of easements, co-organization of real estate properties and using leased land or other usufruct.</p> <p>Finally is proposed how to arrange management of the deck in Turku Travel Centre project. The deck should be constructed as a projection over the railway. Permitted building volume will be directed on a property at the side of the railway which is owned by the City of Turku. This arrangement is nearest to the 3D land consolidation. Easement contract should be made since buttresses and other structures of the deck will be located on the railway area. In addition, City of Turku has to make a contract of sharing responsibilities with The Finnish Transport Agency. Co-organization of real estate properties will also be needed if only some of the rights can be defined as easements or building easements. Co-organization of real estate properties may also be needed to accomplish a solid entity and an ideal property division. It is also important to choose a smooth progress plan and appoint the person in charge of the project. Common objective and trust in the person in charge are crucial for the project to succeed.</p>			
Date: 6.7.2012		Language: Finnish	
		Number of pages: 51 + 6	
Keywords: three dimensional real estate property, deck project			

# ALKUSANAT

Kuusi vuotta sitten 20-vuotiaana tulin Teknilliseen korkeakouluun opiskelemaan. Paljon on siitä muuttunut. TKK on yhdistynyt osaksi suurempaa kokonaisuutta ja nimi on vaihtunut Aalto-yliopistoksi, mutta myös minä olen muuttunut ja kasvanut ihmisenä. Nyt kun 26-vuotispäivänäni 28.8.2012 minulle myönnetään diplomi-insinöörin tutkinto tiedän, että nämä kuusi vuotta ovat olleet elämäni parasta aikaa. Olen saanut elinikäisiä ystäviä ja voin muistella lämmöllä mahtavia kokemuksiani kiltatoiminnan parissa sekä vaihto-opiskeluaikaani Thaimaassa. Toivon hartaasti, että myös Aalto-yliopisto pystyy edelleen tarjoamaan kiltatoiminnan rikastamia opiskeluvuosia nykyisille ja tuleville opiskelijoille.

Haluan kiittää Turun Kiinteistöliikelaitosta ja diplomityöni ohjaajaa Timo Laihoa mielenkiintoisesta aiheesta, jonka valintaan sain myös itse vaikuttaa. Kiitokset myös saamastani työkokemuksesta Kiinteistöliikelaitoksen Tonttipalveluissa. Haluan kiittää Professori Arvo Vitikaista mielenkiintoisesta opetuksesta ja diplomityöni valvomisesta. Kiitokset myös kaikille tahoille, joita diplomityöni tueksi haastattelin. Haastatteluista saamani arvokkaat tiedot auttoivat muodostamaan ratkaisun tutkimusongelmaan.

Rakkaat ihmiset ympärilläni ovat auttaneet ja tukeneet minua läpi opiskeluajan. Lämpimät kiitokset kaikille ystäväilleni, jotka olette tukeneet minua opiskeluvuosina. Ilman teitä en olisi nyt tässä. Kiitokset vanhemmilleni ja erityisesti isoveljelleni Vesalle avusta opiskelupaikan valinnassa. Lämmin kiitos myös Juhalle tuesta diplomityötäni kirjoittaessa.

Turussa, 4. heinäkuuta 2012

Essi Korpela

# Sisällysluettelo

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

## ALKUSANAT

## SISÄLLYSLUETTELO..... I

## LYHENTEET..... III

## KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ.....IV

### 1 Johdanto.....1

#### 1.1 Tutkimuksen tausta ..... 1

#### 1.2 Tutkimusongelma ja tavoite ..... 2

#### 1.3 Tutkimusmenetelmät, rajaus ja tutkimuksen rakenne ..... 3

#### 1.4 Turun Matkakeskus -hankkeen esittely..... 3

##### 1.4.1 Alueen kaavoitustilanne ..... 4

##### 1.4.2 Tehdyt selvitykset..... 5

### 2 Kolmiulotteinen kiinteistöjärjestelmä.....7

#### 2.1 Suomen kiinteistöjärjestelmä ja kolmiulotteisen kiinteistöjärjestelmän valmistelu ..... 7

#### 2.2 Pohjoismaiset kolmiulotteiset kiinteistöjärjestelmät ..... 9

##### 2.2.1 Ruotsin kolmiulotteinen kiinteistöjärjestelmä ..... 9

##### 2.2.2 Norjan kolmiulotteinen kiinteistöjärjestelmä..... 12

### 3 Nykylainsäädännön keinot käsitellä maanpinnan ylä- ja alapuolista tilankäyttöä ja kansihankkeisiin vaikuttavat lait.....14

#### 3.1 Nykylainsäädännön keinot käsitellä maanpinnan ylä- ja alapuolista tilankäyttöä..... 14

##### 3.1.1 Kiinteistönmuodostamislaki ..... 14

##### 3.1.2 Maankäyttö- ja rakennuslaki..... 14

##### 3.1.3 Maanvuokralaki ..... 16

##### 3.1.4 Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta .. 16



3.1.5	Maakaari.....	17
3.2	Kansihankkeisiin vaikuttavat lait.....	18
3.2.1	Ratalaki.....	18
3.2.2	Maantielaki.....	20
3.2.3	Muita huomioitavia lakeja.....	21
<b>4</b>	<b>Kolmiulotteisen kiinteistön hallintajärjestelystä.....</b>	<b>22</b>
4.1	Rasitejärjestelyt.....	22
4.1.1	Kiinteistörasite.....	22
4.1.2	Rakennusrasite.....	23
4.1.3	Maan ylä- ja alapuolisen tilan käytöstä sopiminen rasitesopimuksella.....	24
4.2	Kiinteistöjen yhteisjärjestely.....	25
4.2.1	Kampin keskuksen yhteisjärjestely.....	26
4.3	Vuokra-aluejärjestely.....	27
4.4	Muu käyttöoikeus.....	28
4.4.1	Esimerkkejä käyttöoikeuksien lunastamisesta.....	29
<b>5</b>	<b>Samantapaisten hankkeiden tarkastelu.....</b>	<b>31</b>
5.1	Hämeenlinna – Hämeenlinnakeskus.....	31
5.2	Rovaniemi – Revontuli-kauppakeskus.....	34
5.3	Helsinki – Keski-Pasila.....	36
5.4	Tampere – Keskusareena.....	38
<b>6</b>	<b>Johtopäätökset.....</b>	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>Suositukset.....</b>	<b>45</b>
	<b>LÄHDELUETTELO.....</b>	<b>47</b>
	<b>LIITTEET</b>	
Liite 1.	Haastattelukysymykset (6s.)	

## LYHENTEET

AOYL	Asunto-osakeyhtiölaki (1599/2009)
HE	Hallituksen esitys
k-m <sup>2</sup>	Kerrosneliömetri
KML	Kiinteistönmuodostamislaki (554/1995)
KRL	Kiinteistörekisterilaki (392/1985)
KTJ	Kiinteistötietojärjestelmä
LunL	Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (603/1977)
Maa-ainesL	Maa-aineslaki (555/1981)
MK	Maakaari (540/1995)
MRA	Maankäyttö- ja rakennusasetus (895/1999)
MRL	Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999)
Maantiel	Maantielaki (503/2005)
MVL	Maanvuokralaki (258/1966)
m€	miljoona euroa
RataL	Ratalaki (110/2007)

## KESKEISIÄ KÄSITTEITÄ

<b>3D-kiinteistö</b>	3D-kiinteistöllä tarkoitetaan sellaista maanpinnan ylä- tai alapuolista itsenäistä kiinteistöä, jonka ulottuvuus määritellään kokonaisuudessaan sekä vaaka- että pystysuunnassa. 3D-kiinteistö voi olla tila, tontti tai yleinen alue riippuen siitä, millaiseen käyttötarkoitukseen alue on asemakaavassa osoitettu. 3D-kiinteistö on itsenäinen kiinteistö ja näin ollen se on myös omistuksen ja vaihdannan sekä kiinteistökiinnityksen yksikkö. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet 2008, s. 1.)
<b>Asemakaava</b>	Alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten laaditaan asemakaava, jonka tarkoituksena on osoittaa tarpeelliset alueet eri tarkoituksia varten ja ohjata rakentamista ja muuta maankäyttöä paikallisten olosuhteiden, kaupunki- ja maisemakuvan, hyvän rakentamistavan, olemassa olevan rakennuskannan käytön edistämisen ja kaavan muun ohjaustavoitteen edellyttämällä tavalla (MRL 50 §).
<b>Asunto-osakeyhtiö</b>	Asunto-osakeyhtiö on osakeyhtiö, jonka yhtiöjärjestyksessä määrätty tarkoitus on omistaa ja hallita vähintään yhtä sellaista rakennusta tai sen osaa, jossa olevan huoneiston tai huoneistojen yhteenlasketusta lattiapinta-alasta yli puolet on yhtiöjärjestyksessä määrätty osakkeenomistajien hallinnassa oleviksi asuinhuoneistoiksi. Asunto-osakeyhtiön jokainen osake tuottaa yksin tai toisten osakkeiden kanssa oikeuden hallita yhtiöjärjestyksessä määrätty. (AOYL 1 luku 2 §.)
<b>Hallinnanjakosopimus</b>	Kiinteistön yhteisesti omistavat henkilöt voivat tehdä keskenään sopimuksen kiinteistön maa-alueen ja mahdollisesti myös sillä sijaitsevien rakennusten hallinnoinnista (Hallinnanjakosopimukset, Maanmittauslaitos [verkkosivut] 2010).
<b>Jordbalken (JB)</b>	Ruotsin maakaari. Jakaantuu kahteen osastoon, joista ensimmäisessä säädetään kiinteää omaisuutta koskevista oikeussuhteista ja jälkimmäisessä oikeuksien kirjaamisesta. (HE 120/1994)
<b>Keskinäinen kiinteistö-osakeyhtiö</b>	Keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö on sellainen muu osakeyhtiö kuin asunto-osakeyhtiö, jonka yhtiöjärjestyksessä määrätty tarkoitus on omistaa ja hallita vähintään yhtä rakennusta tai sen osaa ja jonka jokainen osake yksin tai yhdessä toisten osakkeiden kanssa tuottaa oikeuden hallita yhtiöjärjestyksessä määrättyä yhtiön rakennuksessa olevaa huoneistoa taikka muuta osaa yhtiön rakennuksesta tai sen hallinnassa olevasta kiinteistöstä. (AOYL 28 luku 2 §.)



<b>Kiinteistöjärjestelmä</b>	Kiinteistöjärjestelmällä tarkoitetaan sitä kokonaisuutta, joka muodostuu katasterista, siihen liittyvästä kartasta ja kiinteistökirjasta. Suomessa nämä ovat kiinteistörekisteri, kiinteistörekisterikartta sekä lainhuuto- ja kiinnitysrekisteri. (Vitikainen 2007, s. 32.)
<b>Kiinteistötoimitus</b>	Kiinteistötoimitus sisältää kiinteistön tai muun rekisteriyksikön alueen ja etuuksien määrittämisen sillä tavoin, että rekisteriyksikön ulottuvuus on kiinteistörekisterin perusteella selvitettävissä. (Majamaa & Markkula 2001, s. 17)
<b>Rasite</b>	Kiinteistöön kohdistuva rajoitettu käyttöoikeus, jonka nojalla oikeutetun kiinteistön omistaja saa määritellyllä tavalla käyttää rasitetuun kiinteistöön kuuluvaa aluetta tai rakennusta. Rasitteella pyritään edistämään oikeutetun kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä. Rasite voi kohdistua joko maanpohjaan (kiinteistörasite) taikka rakennukseen tai rakennuksen osaan (rakennusrasite). (Eerolainen 2002, s. 5.)
<b>Rekisteriyksikkö</b>	Rekisteriyksiköitä ovat kiinteistöt ja muut rekisteriyksiköt, jotka kiinteistörekisterilain nojalla on merkittävä kiinteistörekisteriin. Kiinteistöt ja muut rekisteriyksiköt muodostavat kiinteistöjärjestelmän, jota tarvitaan, jotta kiinteän omaisuuden kohteet, oikeudet sekä haltija voidaan yksilöidä yksityisoikeudellista sekä hallinnollista käyttöä ja päätöksentekoa varten. (Majamaa & Markkula 2001, s. 15-16).
<b>Tieoikeus</b>	Kiinteistöön kohdistuva pysyvä tie- tai liitännäisalueen käyttämiseen nähden rajoittamaton oikeus. Tieoikeuden ulottuvuudesta ja sisällöstä voidaan tiesuunnitelmassa antaa tarkempia määräyksiä. (MaantieL 58 §.)
<b>Tontti</b>	Asemakaava-alueella sitovan tonttijaon mukaisesti muodostettuja kiinteistöjä (Vitikainen 2007, s. 2).
<b>Yleinen alue</b>	Yleisellä alueella tarkoitetaan kunnan omistamaa kiinteistöä, joka on muodostettu asemakaavassa katualueeksi, toriksi tai katuaukioksi, virkistysalueeksi, liikennealueeksi, vaara-alueeksi, erityisalueeksi tai vesialueeksi osoitetusta alueesta tai sen osasta ja joka on merkitty yleisenä alueena kiinteistörekisteriin (Sorsakivi 2002, s. 53)

# 1 Johdanto

## 1.1 Tutkimuksen tausta

Suomen kiinteistölainsäädännössä kiinteistö on määritelty kaksikulotteiseksi eli sen ulottuvuus määritellään vain vaakatasossa (2D-kiinteistö). Tästä johtuen kiinteistön omistus tai käyttötarkoitus ei voi erota kiinteistön eri tasoissa. Kuitenkin, todellisuudessa kiinteistöt ovat kolmiulotteisia ja niihin kuuluu sekä maanpinnan ylä- että alapuolista tilaa. Koska omistusoikeus ei voi koskea pelkästään kiinteistön ylä- tai alapuolista osaa, vaikeuttaa tämä erityisesti kiinteistön ylä- alapuolisten tilojen hallintaa. Tiivistä rakennetuilla urbaaneilla alueilla perinteinen kaksikulotteinen kiinteistön käsite ei enää vastaa käytännön tarpeisiin. Tilojen hallinta on vaikeutunut, koska todellisuudessa kiinteistön käyttötarkoitus voi erota sen eri tasossa. Esimerkiksi kauppakeskuksen alla voi kulkea metro, jolloin kaupungille on myönnetty pysyvä rasiteoikeus maanalaiseen tilaan metrotunnelia varten. Koska maanpinnan ylä- ja alapuolista osaa ei voida erotella kiinteistörekisterissä ja kiinteistörekisterikartalla, joudutaan maanpinnan ylä- ja alapuolisia tiloja perustamaan muilla lain suomilla keinoilla, kuten rasitteilla tai vuokrauksella. Tämä menettely kuitenkin vaikeuttaa tilojen hallintaa ja tekee usein mahdottomaksi esimerkiksi tilojen kiinnittämisen lainan vakuudeksi.

Vuonna 2008 on valmistunut maa- ja metsätalousministeriön asettaman työryhmän muistio *"Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset"*. Työryhmä asetettiin, koska tehokkaan rakentamisen alueilla on havaittu olevan tarvetta kolmiulotteisille, sekä vaaka- että pystysuunnassa määritetyille, kiinteistöille (3D-kiinteistö). Muistiossa todetaan, että Suomessa tulisi mahdollistaa tapauskohtaisesti kolmiulotteisten kiinteistöjen muodostaminen. Tämä mahdollistaisi itsenäisten kiinteistöjen muodostamisen maanpinnan ylä- ja alapuolelle. Uudistuksen myötä voitaisiin esimerkiksi valtion omistaman valtatie päälle perustaa itsenäinen 3D-kiinteistö kauppakeskusta varten, jolloin kiinteistön yläpuolisella tilalla voisi olla eri omistaja kuin sen alapuolella sijaitsevalla tiellä. Tämä uudistus on kuitenkin yhä maa- ja metsätalousministeriön valmistelussa ja siksi maanpinnan ylä- ja alapuolisten hankkeiden tilojen hallinta on järjestettävä edelleen muilla lain suomilla keinoilla.

Varsinkin teiden ja junaratojen kattaminen on yleistymässä kovaa vauhtia. Tälläkin hetkellä kansihankkeita on vireillä useampia ympäri Suomea. Turkuun suunnitteilla oleva Matkakeskus -hanke tulisi sijoittumaan osittain junaradan päälle rakennettavalle kannelle yhdistäen radan etelä- ja pohjoispuoliset kaupunginosat. Kannelle voitaisiin sijoittaa kauko- ja paikallisliikenteen yhteisterminaali, kauppakeskus, puistoaluetta ja kerrostaloasuntoja. Valtionrautatie liikennöimillä osuuksilla junarata-alueet omistaa kuitenkin Liikennevirasto, joka vastaa myös ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Matkakeskus -hankkeessa junaradan päälle rakennettava kansi tulisi kuitenkin olemaan jonkun muun tahon kuin Liikenneviraston hallinnassa. Koska Suomen lainsäädäntö ei kuitenkaan tunne kolmiulotteisen kiinteistön käsitettä, on kannen hallinta järjestettävä jollakin muulla tavalla kuin sen alapuolisen kiinteistön omistusoikeudella. Tässä tutkimuksessa keskitytään miten kannen hallinta tulisi järjestää erityisesti siinä tapauksessa, jos kansi sijaitsee käytössä olevan rata-alueen päällä.



## 1.2 Tutkimusongelma ja tavoite

Kolmiulotteisen kiinteistön muodostamista ohjaavan lain ja kolmiulotteisen kiinteistöjärjestelmän puuttuminen vaikeuttavat kiinteistöjen ylä- ja alapuolisten tilojen hallintaa. Koska omistusoikeutta ei voi olla pelkästään kiinteistön ylä- tai alapuoliseen tilaan, on hallinta järjestettävä tapauskohtaisesti muilla lain suomilla keinoilla. Ratkaisuiden on oltava kauaskantoisia, perusteltuja ja harkittuja, sillä ne jo lähtökohtaisesti heikentävät kiinteistöjärjestelmän selvyttä ja luotettavuutta erityisesti alueellisen ulottuvuuden osalta. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan miten junaradan päälle rakennettavan kannen hallinta voitaisiin järjestää Turun Matkakeskus -hankkeessa nykyisen lainsäädännön keinoilla sekä pohditaan tapausta, siinä tapauksessa, jos 3D-kiinteistön muodostus tulee mahdolliseksi hankkeen suunnittelun aikana.

Tutkimuksen lopuksi annetaan suosituksena, mikä olisi järkevin ratkaisu junaradan päälle rakennettavan kannen hallinnan järjestämiseksi Turun Matkakeskus -hankkeessa. Suositusta annettaessa on otettu huomioon ratkaisun taloudellisuus, hyväksyttävyyys ja selkeys. Taloudellisuuden arvioinnissa on pohdittu hallinnan järjestämiseen ja sopimusten laatimiseen kuluvia resursseja. Selkeyttä arvioitaessa on keskitytty ratkaisun toimivuuteen sekä sopimuksenteon selkeyteen. Hyväksyttävyyttä arvioitaessa on pohdittu hankkeen osapuolten ja yleisön palautetta hankkeesta ja sen järjestelystä.

Tutkimuksessa pyritään haastatteluiden ja kirjallisuustutkimuksen avulla vastaamaan seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

1. Tutkimuksen kannalta tärkeät lain kohdat:
  - 1.1. Mitkä lait tulee huomioida junaradan ja maantien päälle toteutettavassa kansihankkeessa kantta rakennettaessa ja kannen hallintaa järjestettäessä?
  - 1.2. Missä vaiheessa 3D-kiinteistönmuodostamislain valmistelut ovat?
2. Hankkeiden ylä- ja alapuolisen tilan hallinnan järjestäminen:
  - 2.1. Miten samantapaisissa hankkeissa tilan hallinta on ratkaistu?
  - 2.2. Mitä ongelmia samantapaisissa hankkeissa on ollut tilan hallintaa järjestettäessä?
  - 2.3. Miten näitä ongelmia voitaisiin lieventää?
  - 2.4. Miten nämä ongelmat voitaisiin välttää kokonaan?
3. Mikä on haastatteluilla saadun tiedon analysoinnin ja hankkeen lähtötietojen jälkeen järkevin ratkaisu Turun Matkakeskus -hankkeen kannen hallinnan järjestämiselle? (huomioitavia asioita hyväksyttävyyys, selkeys, taloudellisuus)



### **1.3 Tutkimusmenetelmät, rajausta ja tutkimuksen rakenne**

Tutkimus liittyy tiivistä Turun Matkakeskus -hankkeeseen ja on tapaustutkimus, joka pohjautuu kirjallisuuteen ja asiantuntijahaastatteluihin. Tutkimus voidaan luokitella kvalitatiiviseksi tutkimukseksi.

Tutkimuksen kirjallisuuskatsaus on käsitelty luvuissa 2-4. Luvussa 2 perehdytään kolmiulotteiseen kiinteistöjärjestelmän käsitteisiin ja Suomen kolmiulotteisen kiinteistöjärjestelmän valmisteluun. Lisäksi tarkastellaan Ruotsin ja Norjan kolmiulotteista kiinteistöjärjestelmää. Luvussa 3 käsitellään nyky-lainsäädännön tapoja käsitellä maanpinnan ylä- ja alapuolista tilankäyttöä sekä niitä lakeja, jotka on erityisesti huomioitava radan tai maantien päälle sijoitettavan kannen rakentamisessa ja hallinnassa. Luvussa 4 tarkastellaan lainsäädännön tarjoamia suoranaisia keinoja kaksiulotteisen kiinteistön kolmiulotteiselle hallinnalle ja käytölle. Luvussa 4 tutkimusmenetelmänä on osin käytetty myös haastatteluja. Luvussa 5 selvitetään, miten muissa samantapaisissa hankkeissa kiinteistön ylä- ja alapuolisen tilan hallinta on järjestetty, haastatteleamalla eri hankkeissa mukana olleita tahoja. Kansihankkeita ja muita kolmiulotteista hallintaa vaatineita hankkeita tarkasteltaessa pyritään löytämään ne ongelmakohdat, jotka ovat olleet suurimmat kompastuskivet sekä pohdittu miten näitä ongelmia voitaisiin lieventää tai miten kyseiset ongelmat voitaisiin välttää kokonaan.

Tutkimus rajataan koskemaan erityisesti Suomen lainsäädännön alaisia ja Turun Matkakeskus -hankkeen kaltaisia hankkeita. Ottaen huomioon pohjoismaisten kiinteistöjärjestelmien samankaltaisuuden ja usein yhtenäisen kehityslinjan, rajattiin tarkasteltavat hankkeet koskemaan pohjoismaisia kansihankkeita. Samantapaisia hankkeita löytyi kuitenkin Suomen rajojen sisäpuolelta, joten yhtään ulkomaista hanketta ei tullut mukaan tarkasteltavaan hankejoukkoon. Tutkimuksessa samantapaisilla hankkeilla tarkoitetaan kansihankkeita ja muita kiinteistön kolmiulotteista hallintaa vaativia hankkeita. Pääpaino tutkittavissa kohteissa oli kansihankkeissa, jotka sijoittuvat maantien tai junaradan päälle. Samantapaiset hankkeet valittiin sillä perusteella, että tarkasteltavassa hankejoukossa olisi ainakin yksi jo valmistunut hanke ja yksi rakenteilla oleva. Lisäksi suunnitteilla olevia hankkeita otettiin mukaan tarkasteltavaan hankejoukkoon. Eri hankkeita tarkasteltaessa oli tärkeää selvittää, miten kiinteistön kolmiulotteinen hallinta on toteutettu tai ajateltu toteuttaa nykyisen lainsäädännön puitteissa.

### **1.4 Turun Matkakeskus -hankkeen esittely**

Turun Matkakeskus -hanke on jatkoa Liikenne- ja viestintäministeriön 1990-luvulla aloittamalle projektille, jonka tavoitteena oli helpottaa julkisen liikenteen käyttöä luomalla valtakunnallinen julkisen liikenteen verkosto vuoteen 2007 mennessä. Hankkeen tarkoituksena oli toteuttaa matkakeskukset 23 paikkakunnalle, jossa kohtaavat valtakunnallinen ja paikallinen bussi- ja junaliikenne. Tällä hetkellä Matkakeskuksia on valmistunut yhdeksälle hankkeessa mukana olleelle paikkakunnalle. (Matkakeskus verkkosivut 2011.)

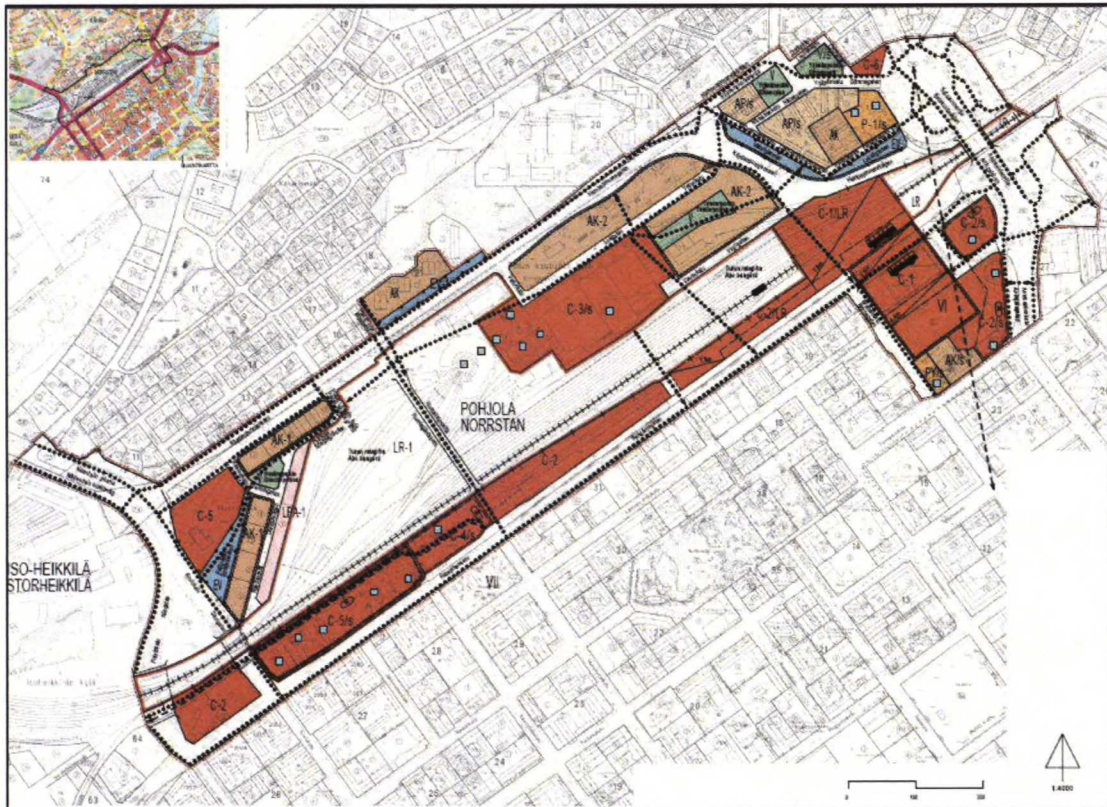
Lähtökohtana Turun Matkakeskukselle on yhteisterminaali, joka yhdistää junaliikenteen, kauko- ja paikallisbussiliikenteen sekä henkilöauto- ja kevyen



liikenteen. Matkakeskuksesta löytyisi siten rautatieasema, linja-autoasema, rahtikeskus, paikallisliikenteen bussipysäkit, bussit lentokentälle ja satamaan, mahdolliset raitiovaunupysäkit, taksiasema, matkustajien saattopysäköintialue, parkkitalo, polkupyöräpankki sekä auto- ja polkupyörävuokrauspalvelut, kertoo Mika Rajala Turun Kiinteistöliikelaitokselta antamassaan tiedotteessa vuonna 2004. Turun Kiinteistöliikelaitoksen liikelaitosjohtaja Jouko Turto toteaa, että Matkakeskus -hanke on erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen tähtäävä hanke ja sillä tulee olemaan merkittäviä seudullisia vaikutuksia, mutta myös koko maankattavia valtakunnallisia vaikutuksia joukkoliikenteen sujuvuuteen. (Turto 2012.)

### 1.4.1 Alueen kaavoitustilanne

Tulevan matkakeskusalueen osayleiskaava kulkee nimellä Ratapiha-alueen osayleiskaava ja se on valmistunut vuonna 2005. Siinä yhteisterminaali on sijoitettu lähelle nykyistä bussiterminaalia, Aninkaistensillan kupeeseen, jolloin rautatieaseman paikka siirtyy hieman nykyisestä. Keskustan ja Pohjolan kaupunginosien toiminnallinen yhdistäminen on yksi kaavan tavoitteista. Radan etelä- ja pohjoispuoliset kaupunginosat on suunniteltu yhdistettäväksi ratapihan päälle rakennettavalla kannella. Matkakeskus tulee sijaitsemaan osaksi ratapiha-alueen päällä.



Kuva 1 Ratapiha-alueen osayleiskaava.

Osayleiskaavassa kaavamerkinnällä C-1 oleva alue on keskustatoimintojen alue, jolle saa sijoittaa matkakeskuksen. Matkakeskus sijoittuu osaksi radan päälle, joka on osayleiskaavassa osoitettu merkinnällä C-1/LR (kts. kuva 1). Yleisesti



keskustoimintojen korttelialue (C) voi sisältää muun muassa palvelu- ja liikerakentamista sekä hallinto- ja asuinrakennuksia (Asemakaavamerkinnot ja – määräykset 2003, s. 41). C-1/LR -kaavamerkintä on tässä tapauksessa keskustatoimintojen alue, jolle saa sijoittaa matkakeskuksen olemassa olevan ratapihan yläpuolelle. LR viittaa rautatieliikenteen alueeseen. On hyvä huomioda, että alueelle ei saa sijoittaa asumista. Aluetta suunniteltaessa tulee kiinnittää erityistä huomiota eri liikennemuotojen toimivuuteen ja tarkoituksenmukaisuuteen. Ratapihankadun kohdalla rakennukset tulee suunnitella katutilaa selkeästi rajaaviksi. Ratapihan ylittävistä kansirakenteista on noin kolmasosa varattava avoimeksi julkiseksi tilaksi kevyen liikenteen ylityksen yhteyteen. Rakentamisen ja pysäköintipaikkojen määrän tulee perustua jatkosuunnittelussa laadittaviin liikenteellisiin selvityksiin, joissa etusijalle tulee asettaa joukko- ja kevytliikenne sekä matkakeskuksen liityntäpysäköinti. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös pikaraitiotien /runkobussilinjan toteuttamismahdollisuus. (Ratapiha-alueen osayleiskaava 2005.) Alueen asemakaavan valmistelu ei ole vielä tullut vireille Turun Ympäristö- ja kaavoitusvirastossa, kertoo Yleiskaava-arkkitehti Christina Hovi, joka on ollut mukana myös osayleiskaavan teossa. Hovin mukaan Matkakeskuksen kannen on tarkoitus liittyä radan toisella puolella olevaan asuntoalueeseen. Asuntoalueen alle on tarkoitus tulla suurikokoinen parkkihalli ja aluetta on tarkoitus korottaa sen verran, että kanteen liittyminen mahdollistuu. (Hovi 2012). Kaavassa tämä alue on merkinnällä AK-2 eli kerrostalovaltainen asuntoalue. Kaavamerkinnot selityksessä mainitaan, että alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon keskustatoimintojen alueen C-1/LR toteuttaminen osittain ratapihan yläpuolelle, kun kannen likimääräinen korkeusasema on +18,5. Tavoitteena on järjestää pysäköinti keskitetysti pihakannen alle. (Ratapiha-alueen osayleiskaava 2005.)

### 1.4.2 Tehdyt selvitykset

Matkakeskukseen liittyen on tehty monia alustavia selvityksiä ja luonnoksia muun muassa hankkeen sijainnista, vaikutuksista ympäröivään kaupunkirakenteeseen, toiminnallisesta konseptista, toteuttamisedellytyksistä sekä arkkitehtonisesta olemuksesta. Alustavia tarkasteluja ovat tehneet Entrecon Oy kaupallisista toimintaedellytyksistä ja konseptin kehittämisestä, Evata Development Oy kaupallisesta konseptista ja Schauman Arkkitehdit Oy Matkakeskuksen arkkitehtonisesta olemuksesta ja ratapiha-alueen ympäristöstä. Lisäksi Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman Turun ratapiha-alueen valmisteluryhmän loppuraportti valmistui vuonna 2006. Erinäisiä Matkakeskukseen liittyviä teemoja on tutkittu myös yhteistyössä korkeakoulujen kanssa harjoitus- ja lopputöiden merkeissä. Näistä selvityksistä hankkeen esittelyn ja tutkimusongelman asettelun kannalta on tarpeellista esitellä Entrecon Oy:n selvitys kaupallisista toimintaedellytyksistä ja konseptin kehittämisestä sekä Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman Turun ratapiha-alueen valmisteluryhmän loppuraportti.

Entreconin Kaupallisten toimintaedellytyksien ja konseptin kehitys -selvityksen mukaan Turun Matkakeskuksen tulisi toteutua monipuolisena ja toiminnallisena vähintään 100 000 k-m<sup>2</sup> suuruisena kokonaisuutena. Laajalle ja monipuoliselle kaupalliselle keskittymälle on selvä kaupunkirakenteellinen peruste. Matkakeskuksen yhteyteen tulisi vähintään 65 000 k-m<sup>2</sup> suuruinen kauppakeskus ja muille toiminnoille on suunniteltu vähintään 34 000 k-m<sup>2</sup> suuruista tilaa. Hanke kokonaisuudessaan ei olisi vain matkakeskus tai kaupallinen keskittymä, vaan tavoitteena olisi luoda uudenlaista



kaupunkitilaa ja alueelle tultaisiin sijoittamaan myös julkisia palveluja ja puistoja. Toiminnallisuus ja monipuolisuus tulisivat näkymään erilaisina palveluina, joita olisi tarjolla erilaisille ja eri-ikäisille ihmisille. Kauppakeskukseen ei tultaisi vain ostoksille, vaan se olisi myös rentouttava, ulospäin avautuva vapaa-ajanviettopaikka, ei kaiken sisäänsä imevä ja eksyttävä hallimainen ratkaisu. Kokonaisuus olisi pyrittävä rakentamaan niin, että kauppakeskus ei olisi toiminnallinen vain virka-aikaan, vaan myös illalla ravintolat, baarit ja elokuvateatteri pitäisivät alueen eläväisenä. Kaupallisen menestyksen pohjana tulisi olemaan myös alueen hyvä liikenteellinen sijainti. (Entrecon 2009.)

Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman Turun ratapiha-alueen valmisteluryhmän loppuraportti on valmistunut vuonna 2006. Valmisteluryhmässä on ollut mukana Turun Kaupungin, Ratahallintokeskuksen, Valtionrautatien, Senaatti-kiinteistön ja Liikenne- ja viestintäministeriön edustajia. Valmistelutyöryhmän arvion mukaan hanke valmistuisi vuonna 2015, mikä näillä näkymin on hyvin epätodennäköistä. Turun Kaupungin Matkakeskus -hankkeen tiedotustilaisuudessa helmikuussa 2011 ilmoitettiin, että Turun Matkakeskus otetaan käyttöön 2018-2025. Loppuraportin yhtenä päämääränä oli pohjustaa aiesopimuksien laadintaa, jossa osapuolina voisi olla esimerkiksi Turun Kaupunki ja Ratahallintokeskus (nykyinen Liikennevirasto). Raportti painottaa, että eri osapuolien tulisi ajoissa tiedostaa Matkakeskus -hankkeen heille tarjoamat mahdollisuudet sekä hankkeen eri vaiheissa tehtävien päätösten kauaskantoiset merkitykset. Hankkeen onnistumisen kannalta onkin tärkeää laatia osakassopimukset, joilla turvataan osapuolten tavoitteiden toteutuminen ja sitoutetaan osakkaat hankkeeseen. Loppuraportissa on myös kartoitettu, mitkä hankkeen osa-alueet, kuten resursointi, hallinnointi, rahoitus ja kilpailuttaminen, tarvitsevat lisäselvityksiä. Loppuraportissa todetaan, että alustavissa luonnoksissa Turun Matkakeskus -hankkeen pinta-ala on noin 93 700 m<sup>2</sup> ja kustannusarvio hankkeelle on 115 miljoonaa euroa. Asiantuntija-arvioiden mukaan kustannukset voidaan kattaa tuloilla edellyttäen, että matkakeskuksen ja erityisesti sen liiketilojen toimintakonsepti on hyvä. Keskitetty matkakeskus edellyttää myös asemalaitureiden ja ratapihan uudelleenjärjestelyä, joiden kustannuksiksi on arvioitu noin 16 miljoonaa euroa. Ratahallintokeskuksen eli nykyisen Liikenneviraston omistamien alueiden rakennusoikeuksien arvoa on kaavailtu hyödynnettävän näiden kulujen kattamiseksi (LVM Turun ratapiha-alueen valmisteluryhmän loppuraportti 2006.)

## 2 Kolmiulotteinen kiinteistöjärjestelmä

Yleisesti kiinteistöjärjestelmällä tarkoitetaan sitä kokonaisuutta, joka muodostuu katasterista, siihen liittyvästä kartasta ja kiinteistökirjasta. Laajemmassa merkityksessä kiinteistöjärjestelmään on luettava kuulumaan myös sen ylläpito eli ne oikeustoimet, kiinteistötoimitukset ja muut viranomaispäätökset, joilla kiinteistöjärjestelmään tehdään muutoksia. Historiallisesti kiinteistöjärjestelmä on kussakin maassa sidoksissa muun muassa sen asuttamiseen, maanomistusoikeuden kehittymiseen ja maaverotuksen toteuttamiseen. (Vitikainen 2007, s. 32.)

Kolmiulotteisella kiinteistöjärjestelmällä tarkoitetaan kiinteistöjärjestelmää, jossa kolmiulotteisen kiinteistörekisteriyksikön muodostaminen on mahdollista. Tällöin kiinteistörekisteriyksikkö olisi määritelty sekä horisontaalisesti että vertikaalisesti. 3D-kiinteistö voi olla tila, tontti tai yleinen alue riippuen siitä, millaiseen käyttötarkoitukseen alue on asemakaavassa osoitettu (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet 2008, s.1).

### 2.1 Suomen kiinteistöjärjestelmä ja kolmiulotteisen kiinteistöjärjestelmän valmistelu

Suomen kiinteistöjärjestelmä on valtakunnallisesti kattava ja sen avulla tietopalvelut hoidetaan keskittyneesti. Kukin rekisteriviranomainen ylläpitää omaa osuuttaan kiinteistöjärjestelmän tietokannasta, mutta voi käyttää kaikkia sen tietoja. Kiinteistöjärjestelmä koostuu kiinteistörekisteristä (katasteriosa), kiinteistörekisterikartasta (karttaosa) sekä lainhuuto- ja kiinnitysrekisteristä (kiinteistökirjaosa). Kiinteistörekisteriin merkitään kiinteistöt ja niissä tapahtuvat muutokset. Kartta kertoo kiinteistöjen rajat ja tilusten sijainnin. Tiedot ovat kaksiulotteisessa muodossa ja rajoittuvat maanpinnan tasoon. Kiinteistörekisteriin perustuva kiinteistökirja sisältää puolestaan kiinteistöihin kohdistuvien oikeuksien luettelon. Maa- ja metsätalousministeriön hallinnonala huolehtii Suomessa kiinteistörekisterin ylläpidosta valtion vastuulla olevien alueiden osalta. Kiinteistökirjan eli lainhuuto- ja kiinnitysrekisterin ylläpitovastuu on ollut Maanmittauslaitoksella vuoden 2010 alusta. Tätä ennen se oli käräjäoikeuksilla. (Maanmittauslaitos [verkkosivut] 2012.) Kiinteistörekisterin ylläpidosta säädetään kiinteistörekisterilaisissa. Lain mukaan kiinteistöistä ja muista maa- ja vesialueiden rekisteriyksiköistä on pidettävä kiinteistörekisteriä. (KRL 1 §.) KRL:n 2 §:ssä määrätään myös mitkä alueet on kiinteistörekisteriin merkittävä kiinteistöinä ja mitkä muina rekisteriyksikköinä.

Ensimmäinen selvitys, tulisiko Suomessa mahdollistaa 3D-kiinteistöjen muodostus, oli Jani Hokkasen lisensiaattityö ”3D-kiinteistöjärjestelmän tarpeesta”, joka valmistui vuonna 2004. Osaksi varmasti tästä johtuen Suomen Kuntatekniikan Yhdistyksen (SKTY ry) Kiinteistöinsinöörien kerho teki 23.3.2005 Maa- ja metsätalousministeriölle aloitteen kiinteistönmuodostamis- ja rekisteröintilainsäädännön kehittämiseksi, ottaen huomioon käytännössä tehdyt kolmiulotteisia maankäyttöjärjestelyjä koskevat ratkaisut. Maa- ja metsätalousministeriö asetti 11.5.2006 asiantuntijoista koostuvan työryhmän selvittämään asiaa. Työryhmän tavoitteena oli tutkia kolmiulotteisen kiinteistöjärjestelmän tarvetta ja kehittämissuhteita Suomessa ja tehdä tarvittaessa ehdotukset toimenpiteistä lainsäädännön kehittämiseksi siten, että kolmiulotteisen



kiinteistörekisteriyksikön muodostaminen tulisi mahdolliseksi. Työryhmä toteutti kohdennetun kyselyn 3D-kiinteistöjärjestelmän tarpeesta ja tarkasteli myös eräiden muiden maiden 3D-ratkaisuja. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008.)

Työryhmän työ valmistui 10.1.2008. Antamassaan muistiossa työryhmä esittää, että lainsäädäntöä ja järjestelmiä tulisi kehittää tukemaan kolmiulotteisten kiinteistöjen muodostamista ja rekisteröintiä. Tällöin vaadittavien edellytysten täytyessä 3D-kiinteistöjen muodostaminen ja rekisteröinti tulisi juridisesti ja teknisesti mahdolliseksi. Työryhmän mukaan nykyisiä käytäntöjä tulisi kuitenkin pitää pääsääntönä ja kolmiulotteisia kiinteistöjä tulisi voida muodostaa ainoastaan niissä tilanteissa, joissa rakentamistoiminnan tarkoituksenmukainen järjestäminen sitä edellyttää ja kolmiulotteisen kiinteistön muodostamisen edellytyksistä tulisi päättää yksityiskohtaisen maankäytön suunnittelun yhteydessä. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008, s. 1.) Työryhmän mukaan Suomessa huoneistoja ei olisi tarpeen muodostaa itsenäisiksi kiinteistöiksi, vaikka ulkomailla 3D-kiinteistöllä tarkoitetaan usein myös rakennuksen huoneistoa. Toimiva asunto-osakeyhtiöjärjestelmä ajaa saman asian Suomessa. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008, s. 3.) Työryhmä ehdottaakin, että asemakaavassa osoitettu kolmiulotteisesti määritelty käyttötarkoituksyksikkö muodostettaisiin yhdeksi 3D-kiinteistöksi, joten ei olisi tarkoituksenmukaista mahdollistaa esimerkiksi yksittäisten asuntojen muodostamista 3D-kiinteistöiksi. Työryhmä toteaa, että jatkotoimenpiteitä tarvitaan lainsäädännön kehittämiseksi, erilaisten teknisten ja toiminnallisten jatkoselvitysten tekemiseksi sekä ohjeiden ja määräysten täsmentämiseksi. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008, s. 1.)

Yleinen ilmapiiri haastatteluja tehdessä on kielinyt jo pidempiaikaisesta 3D-kiinteistönmuodostuksen tarpeesta. Suomen kolmiulotteista kiinteistöjärjestelmää onkin pohdittu jo liki kymmenen vuotta, mutta laki ei ole silti vielä valmistunut. Yksi syy lakimuutoksen hitaaseen etenemiseen on ollut tiedossa jo pitkään: Kauko Viitanen totesi jo 2000-luvun alussa, että Suomen järjestelmässä ei ole yhtä akuutteja paineita 3D-kiinteistönmuodostamiseen siirtymiseen kuin monissa muissa maissa. Painetta vähentää hyvin toimiva ja monilta osin kolmiulotteiset kiinteistömarkkinat mahdollistava asunto-osakeyhtiöjärjestelmä, jossa asuntojen lisäksi ovat mukana niin sanotut keskinäiset kiinteistöosakeyhtiöt. (Viitanen 2002, s. 28.) Keskinäisessä kiinteistöosakeyhtiössä ei tarvitse olla asuntoja, mutta siinä on kuitenkin paljon samanlaisia piirteitä kuin asunto-osakeyhtiössä. Yhtiön yhtiöjärjestyksen määräämä tarkoitus on omistaa ja hallita vähintään yhtä rakennusta tai sen osaa. Yhtiöjärjestys määrää, miten jokainen osake yksin tai yhdessä toisten osakkeiden kanssa tuottaa oikeuden hallita huoneistoa tai muuta osaa yhtiön rakennuksesta tai sen hallinnassa olevasta kiinteistöstä. (Patentti- ja rekisterihallitus [verkkosivut]. 2012.)

Kolmiulotteisen kiinteistöjärjestelmän jatkoselvitykset ovat parhaillaan käynnissä Maa- ja metsätalousministeriössä. Jatkoselvitykset liittyvät oikeudelliseen ja teknis-toiminnalliseen näkökulmaan lähtötilanteen kartoittamiseksi. Vuonna 2011 Helsingin yliopiston ympäristöoikeuden professori Vesa Majamaa on antanut lausunnon ministeriön pyynnöstä koskien 3D-kiinteistöjärjestelmän perustamiseen mahdollisesti liittyviä oikeudellisia ongelmia ja keväällä 2012 teknis-toiminnallinen selvitys



käynnistyi Maanmittauslaitoksella. Majamaa toteaa lausunnossaan, että merkittävimmät oikeudelliset kysymykset koskevat maapohjan (peruskiinteistön) omistajan ja kolmiulotteisen kiinteistönomistajan keskinäisen suhteen järjestämistä, jotka myös tämän tutkimuksen kannalta ovat keskeisessä asemassa. Tämän tutkimuksen kannalta kiinnostavaa on tietää, että lausunnon mukaan peruskiinteistön ja kolmiulotteisen kiinteistön omistajien keskinäisten suhteiden järjestymisen osalta on eroavuutta sen suhteen, onko kysymys maanalaisesta vai maanpäällisestä 3D-kiinteistöstä. Majamaa toteaa, ettei maanpäällisen 3D-kiinteistön muodostaminen ja kiinteistön rakentaminen voi tapahtua vastoin peruskiinteistön omistajan suostumusta, sillä kansirakennelma vaikuttaa niin suurella määrällä peruskiinteistön omistajaan ja maapohjan vastaiseen käyttöön. Tässä suhteessa ei ole eroavuutta peruskiinteistön olemassa olevalla käyttötarkoituksella eli onko peruskiinteistö esimerkiksi tie-, rautatie- tai yleinen alue. Täten maanpäällisen 3D-kiinteistön muodostaminen suhteessa peruskiinteistön omistajaan tulisi perustua aina vapaaehtoisuuteen. (Majamaa 2011, s.2.) Maanmittauslaitoksen mukaan lakiesitys 3D-kiinteistöön liittyen saadaan Eduskuntaan mahdollisesti vuonna 2013 ja järjestelmä käyttöön vuonna 2016 (Halme 2012.).

## **2.2 Pohjoismaiset kolmiulotteiset kiinteistöjärjestelmät**

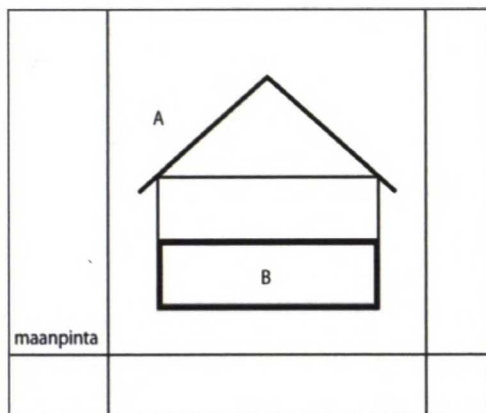
Yhteisen historian ja yhteistyön kautta Pohjoismaiset kiinteistöjärjestelmät ovat muodostuneet melko samankaltaisiksi. Tässä kappaleessa käsitellään Ruotsin ja Norjan kolmiulotteista kiinteistöjärjestelmää lähinnä kiinteistön ulottuvuuden ja muodostuksen sekä kiinteistötoimituksien näkökulmasta. Lähimpänä Suomen järjestelmää on Ruotsin järjestelmä, mutta myös Norjan järjestelmästä löytyy yhtäläisyyksiä. Koska eri maiden kiinteistöjärjestelmät kuitenkin poikkeavat toisistaan, siksi myös lähtökohdat 3D-kiinteistöjen muodostamiseen ovat hyvin erilaiset. Jo pelkästään kiinteistöä ja sen ulottuvuutta koskevat määritelmät eroavat usein toisistaan. Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa kiinteistön määritelmällä on kuitenkin yhteneväisyyksiä. Kiinteistöön katsotaan kuuluvan maa-alueen lisäksi sillä olevat rakennukset, silloin kun ne kuuluvat maanomistajalle. Rakennukset kuuluvat tällöin kiinteistöön ainesosina ja vain erikseen säädettyissä tilanteissa kiinteistörekisteriyksiköllä tai määrälalla olevat rakennukset eivät kuulu kiinteistöön. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämis ehdotukset 2008, s. 9.) Ruotsissa ja Norjassa on jo olemassa erityisesti 3D-kiinteistöä koskevaa lainsäädäntöä. Ruotsissa 3D-kiinteistöjärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2003 lähtien. Norjan lakiin on lisätty vuonna 2004 3D-kiinteistönmuodostusta koskevat säännökset. Norjan 3D-järjestelmää rakennettaessa on esikuvana käytetty Ruotsin 3D-järjestelmää. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämis ehdotukset 2008, s. 10). Norjassa on tehty kuntatasolla jo pitkään pienimuotoisia 3D-kiinteistöjärjestelyjä, vaikka järjestelmä ei ole vielä käytössä. (Hokkanen 2004, s. 31)

### **2.2.1 Ruotsin kolmiulotteinen kiinteistöjärjestelmä**

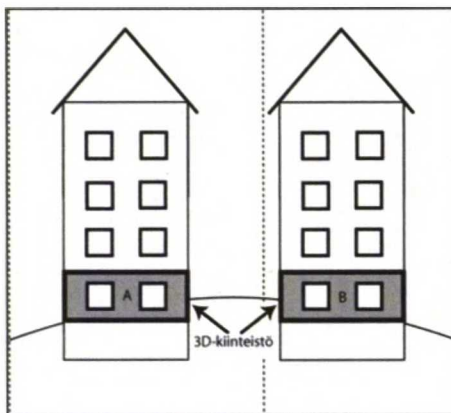
Ruotsissa kolmiulotteisen kiinteistöjärjestelmän kehittäminen sai alkunsa kun, erityisesti kaupunkialueilla oli ilmennyt tarvetta muodostaa perinteiseen kiinteistöön kuuluvassa yksittäisessä rakennuksessa erillisiä yksiköjä, jotka voisivat olla omistamisen ja vaihdannan kohteena. Tässä vaiheessa on hyvä huomioda, että

Ruotsissa ei ole vastaavaa asunto-osakeyhtiöjärjestelmää käytössä kuin Suomessa. Ruotsissa rakennuksen eri osien käyttö olisi voitu toki järjestää muutoinkin, esimerkiksi tekemällä eri osista vuokrasopimus, mikä yleensä edellyttää, että rakennuksen omistus on yhteneväinen. Käytännön tarpeesta johtuen kiinteistön määritelmää oli kuitenkin muutettava, jotta voitaisiin muodostaa yksittäisessä rakennuksessa erillisiä yksiköjä. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet 2008, s. 12.)

Tästä johtuen nykyisin Ruotsin maakaaren (Jordbalken) 1 luvun 1 §:n mukaan kiinteä omaisuus on maata, joka jakaantuu kiinteistöihin. Säännöksen mukaan kiinteistön rajat määräytyvät joko horisontaalisesti tai sekä horisontaalisesti että vertikaalisesti. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet 2008, s. 11.) Säännöksessä erotellaan kaksi erityyppistä rekisteriyksikköä. Kolmiulotteisella kiinteistöllä (tredimensionell fastighet) tarkoitetaan kiinteistöä, joka on kokonaisuudessaan rajattu sekä vaakatasossa että pystytasossa (kts. kuva 2). Kolmiulotteinen kiinteistö voi käsittää myös useampia palstoja (kts. kuva 3).



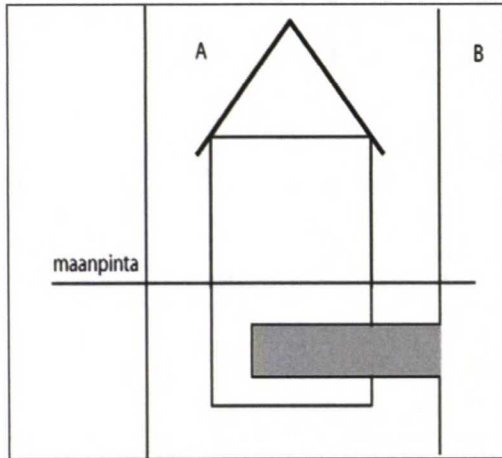
Kuva 2 Kolmiulotteinen kiinteistö:  
A ja B erillisiä kiinteistöjä.



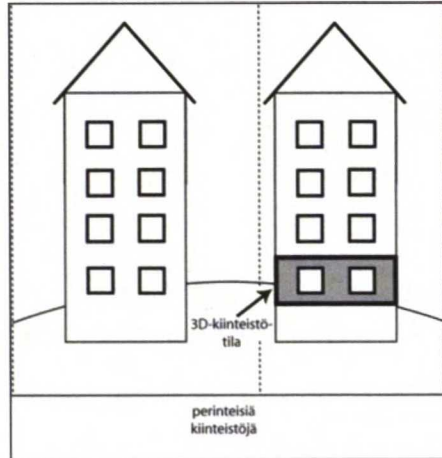
Kuva 3 Useita palstoja: A ja B  
muodostavat itsenäisen  
kiinteistön.

Kolmiulotteisella kiinteistötilalla (tredimensionell fastighetsutrymme) tarkoitetaan tilaa, joka sisältyy perinteiseen kiinteistöön siihen liitettynä tilana (volyymina) ja joka on rajattu sekä vaakatasossa että pystytasossa. Kolmiulotteinen kiinteistötila voi käsittää joko vaaka- ja pystytasossa rajatun tilan, joka on välittömässä yhteydessä perinteiseen kaksikulotteiseen kiinteistön rajaan (kts. kuva 4) tai rajoiltaan sekä vaakatasossa että pystytasossa suljetun tilan, joka sisältyy perinteiseen kaksikulotteiseen kiinteistöön, mutta joka ei välittömästi rajoitu viereisen kiinteistön rajaan (kts. kuva5). (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet 2008, s. 13.)



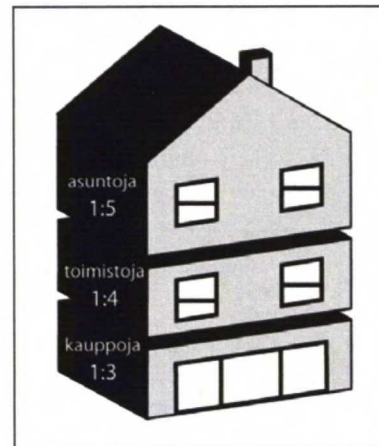


*Kuva 4 Kolmiulotteinen kiinteistötila:  
Maanalainen tila A:n alueella  
kuuluu kiinteistölle B.*



*Kuva 5 Useita palstoja:  
3D-kiinteistötila kuuluu  
viereiselle kiinteistölle.*

Kuvassa 6 on esitetty Ruotsin kolmiulotteisen järjestelmän tyyppitapauksia, jotka tarjoavat ratkaisuja vastaamaan käytännön tarpeita. Samaan rakennukseen voidaan muodostaa useampia erillisiä 3D-kiinteistöjä. Esimerkiksi alakerrassa voi olla liiketilojen kiinteistö, keskellä toimistotilojen kiinteistö ja ylinnä asuntoja käsittävä kiinteistö. Asuntoja tulee kuitenkin olla tällöin vähintään viisi samalla 3D-kiinteistöllä. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämis ehdotukset 2008, s. 12.)



*Kuva 6 Ruotsin 3D-järjestelmän tyyppitapauksia.*

Kolmiulotteisen kiinteistön muodostaminen sekä kiinteistönmuodostamisen yhteydessä ratkaistavien muiden kysymysten käsittely tapahtuu pääpiirteissään samoja menettelytapoja noudattaen kuin perinteisiä kaksikulotteisia kiinteistöjä muodostettaessakin. Täten 3D-kiinteistö erotetaan perinteisestä kaksikulotteisesta kiinteistöstä lohkomalla. Muodostettavan kiinteistön tulee olla sijainniltaan, ulottuvuudeltaan ja muilta edellytyksiltään pysyvästi sopiva käyttötarkoitukseensa (varaktigt lämpad för sitt ändamål) ja kiinteistönmuodostuksen tulee sopia yhteen voimassa olevan kaavoituksen kanssa. Käytännössä näiden edellytysten täyttyminen tulee arvioida aina ennen kiinteistön muodostamista eikä kiinteistöä saa muodostaa, jos sen ei voida katsoa olevan pysyvästi tarkoituksenmukainen käyttötarkoitukseensa tai jos kiinteistön muodostaminen ei ole yhdenmukainen voimassa olevan kaavan kanssa. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämis ehdotukset 2008, s. 14.) Muodostettaessa 3D-kiinteistöä tulee aiottu hanke toteuttaa tietyn ajan kuluessa. Ei ole siis mahdollista muodostaa 3D-kiinteistöä varastoon mahdollisia tulevia tarpeita

varten. Ei ole kuitenkaan estettä 3D-kiinteistön muodostamiselle jo ennen rakennushankkeen valmistumista. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008, s. 17.)

Koska Ruotsissa kiinteistönmuodostus on voimakkaasti sidoksissa kiinteistön tarkoituksenmukaisuuteen, on laissa säännökset niiden tilanteiden varalle, että muodostettu kiinteistö ei enää vastaa tarkoitustaan. Käytännössä 3D-kiinteistön tai –tilan (volyymin) omistajaa vastaan voidaan ryhtyä myös pakkotoimiin. Kiinteistö voidaan lunastaa ja liittää kiinteistötoimituksessa (fastighetreglering) esimerkiksi lunastajan kiinteistöön. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008, s. 16.) Lunastussäännöksiin voidaan turvautua myös silloin, jos muodostetulle 3D-kiinteistölle aiottua rakennushaketta ei ole toteutettu toimituksessa määrättyä aikana. Jos kukaan asianomaisista ei tällöinkään ryhdy lunastustoimenpiteisiin, tulee maanmittausviranomaisten määrätä alueet liitettäväksi niihin kiinteistöihin, joiden ”sisällä” se sijaitsee. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008, s. 17.)

### **2.2.2 Norjan kolmiulotteinen kiinteistöjärjestelmä**

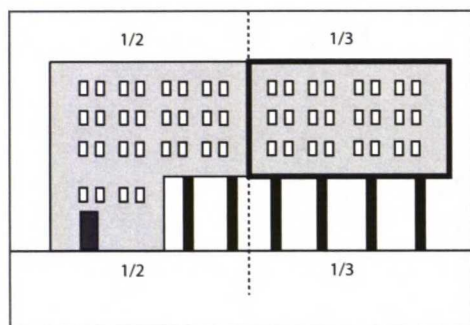
Norjassa kunnat ja kirjaamisviranomaiset olivat jo pidempään hyväksyneet menettelyn, jossa on muodostettu erillisiä maanalaisia kiinteistöjä. Niiden muodostamiselle ei kuitenkaan ollut aiemmin selkeää lainsäädännöllistä perustetta ja sen vuoksi Norjan uudessa kiinteistörekisteriä koskevassa laissa (jäljempänä matrikkelilaki, Lov om eiendomsregistering), on tehty mahdolliseksi erityisten laitoskiinteistöjen (anleggseiendom) muodostaminen. Norjan matrikkeli vastaa lähinnä Suomen kiinteistörekisteriä. Norjan laissa ei ole yleistä kiinteistön määritelmää, mutta uuden matrikkelilain mukaan laitoskiinteistönä voidaan muodostaa kolmiulotteinen kiinteistö (volum). Uusi laki ei vielä ole kaikilta osiltaan voimassa. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008, s. 17-18.)

Kolmiulotteisen kiinteistön (laitoskiinteistön) muodostaminen edellyttää, että on olemassa kaavoitus- ja rakennuslain (plan- og bygningslov) mukainen riittävä selvitys rakennuksen ja rakennelman rajoista, jonka mukaisesti 3D-kiinteistö muodostetaan. Sama koskee tilannetta, jossa olemassa oleva rakennus tai rakennelma muodostetaan 3D-kiinteistöksi. Muodostettavan kiinteistön tulee myös olla itsenäinen toiminnallinen kokonaisuus, joka on selkeästi ja pysyvästi erotettavissa niistä peruskiinteistöistä tai 3D-kiinteistöistä, joista se on tarkoitus erottaa itsenäiseksi kiinteistöksi. Lisäksi edellytetään, että 3D-kiinteistö, joka on tarkoitus jakamalla erottaa toisesta kiinteistöistä, voidaan erottaa vain, jos rakennus tai rakennelma ulottuu toisen kiinteistön ylä- tai alapuolelle sekä toisaalta, että muodostettavan 3D-kiinteistön ala- tai yläpuolelle jäävää kiinteistöä voidaan edelleen käyttää itsenäisesti. Kolmiulotteisen kiinteistön muodostaminen on siinä mielessä toissijaista, että se voi tulla kysymykseen vain edellä kuvatuissa tilanteissa. Käytännössä kunnan tulee kussakin tapauksessa 3D-kiinteistön muodostamista koskevan hakemuksen käsittelyn yhteydessä ottaa kantaa siihen, ovatko edellytykset sen muodostamiselle olemassa. Jos kysymys on uudesta rakennushankkeesta, tulee rakennuslupahakemus käsitellä samanaikaisesti. Jos hanketta ei ole käynnistetty kolmen vuoden kuluessa siitä, kun lupa on myönnetty, tai jos hanke keskeytetään pidemmäksi ajaksi kuin kahdeksi vuodeksi, kumoutuu lupa ja 3D-

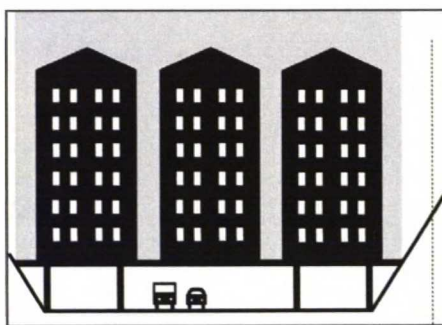


kiinteistö lakkaa olemasta. Samalla se poistetaan matrikkelista ja kiinteistö palautuu siihen tai niihin kiinteistöihin, joiden ylä- tai alapuolelle se on muodostettu. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet 2008, s. 18-19.)

Toisin kuin Ruotsissa, Norjassa ei 3D-kiinteistöä saa muodostaa siten, että se ulottuu toisen kiinteistön alueelle, mutta olisi samalla osa viereistä peruskiinteistöä. Norjassa tällainen viereisen kiinteistön alle ulottuva maanalainen tila tulee viereisten kiinteistöjen osalta muodostaa itsenäiseksi 3D-kiinteistöiksi (kts. kuva 7). Toinen eroavaisuus Ruotsiin verrattuna on se, että Norjassa ei voida muodostaa 3D -kiinteistöä siten, että peruskiinteistöön kuuluva rakennus tai rakennukset käsittäisivät useampia eri 3D-kiinteistöjä, eikä myöskään siten, että 3D-kiinteistö käsittäisi useampia palstoja. (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet 2008, s. 18-19.) Hyvä esimerkki Norjan kolmiulotteisen kiinteistön käyttömahdollisuuksista on kannen päälle rakennettu ja itsenäiseksi 3D-kiinteistöksi muodostettu kiinteistö (kts. kuva 8). Kuvassa harmaalla alueella kolme rakennusta käsittävä 3D-kiinteistö sijaitsee peruskiinteistön päälle rakennetulla kannella. Kyseinen ratkaisu muistuttaa esimerkiksi eräitä Suomessa käytössä olevia rakenteita rakentaa muun muassa moottoritien ylle (Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet 2008, s. 20).



*Kuva 7 Itsenäinen 3D-kiinteistö pilareiden päällä.*



*Kuva 8 Kansirakenne.*



### **3 Nykylainsäädännön keinot käsitellä maanpinnan ylä- ja alapuolista tilankäyttöä ja kansihankkeisiin vaikuttavat lait**

Tässä luvussa käsitellään nykylainsäädännön keinoja käsitellä maanpinnan ylä- ja alapuolista tilankäyttöä sekä niitä lakeja, jotka on erityisesti huomioitava radan tai maantien päälle sijoitettavan kannen rakentamisessa ja hallinnassa.

#### **3.1 Nykylainsäädännön keinot käsitellä maanpinnan ylä- ja alapuolista tilankäyttöä**

Nykylainsäädäntö käsittelee maanpinnan ylä- ja alapuolista tilankäyttöä kiinteistönmuodostamislainsäädännössä, maankäyttö- ja rakennuslaissa, maanvuokralaissa, laissa kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta sekä maakaareissa.

##### **3.1.1 Kiinteistönmuodostamislaki**

Kiinteistönmuodostamislaki (KML) määrittelee kiinteistöjärjestelmän yksiköt ja ohjaa kiinteistöomistusten tekoa. Sitä sovelletaan KML:n ensimmäisen pykälän mukaisesti kiinteistöjen ja muiden rekisteriyksikköjen muodostamiseen, kiinteistöjaotuksen muuttamiseen muulla tavoin, rekisteriyksikön ulottuvuuden tai muun kiinteistöjaotusta koskevan asian vahvistamiseen sekä kiinteistöjen ja muiden rekisteriyksikköiden rekisteröimiseen ja yhdistämiseen. KML:ssa ei ole kuitenkaan huomioitu maanalaisen rakentamisen tarpeita. (Hokkanen 2004, s. 16.) Kiinteistönmuodostamislainsäädännössä säädetään kiinteistötoimitusten menettelystä, mutta nykyään kiinteistöjärjestelmässä ei voida kiinteistötoimituksella kuitenkaan muodostaa maanpinnan ylä- tai alapuolisia itsenäisiä kiinteistöjä tai muita rekisteriyksiköitä. Maanpinnan ylä- ja alapuolisia tiloja voidaan kiinteistötoimituksissa käsitellä ja perustaa lähinnä rasiiteilla (Hokkanen 2004, s. 17). Kiinteistönmuodostamislain mukaisia kiinteistörasitteita ja Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia rakennusrasitteita käsitellään tarkemmin luvussa neljä. Vaikka rasiitteiden käsittely liittyy KML:iin, lasketaan ne kuuluvaksi erityisiin oikeuksiin, joiden sääntely on sidottu maakaareen. (Hokkanen 2004, s. 17.) Maakaarta käsitellään myöhemmin tässä luvussa.

##### **3.1.2 Maankäyttö- ja rakennuslaki**

Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) ohjaa sananmukaisesti maankäyttöä ja rakentamista. MRL:n 1 §:n mukaisesti lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävä kehitys. Tavoitteena on myös turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa. (MRL 1 §.) Alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on noudatettava MRL:n säännöksiä, jollei erikseen toisin säädetä. (MRL 2 §.) Maankäyttö- ja rakennuslaki sääntelee täten kaavoitusmenettelyä sekä uudisrakentamisen lupamenettelyä, suorittamista ja valvontaa. Lisäksi lailla säännellään muun muassa rakennetun ympäristön hoitoa eli käyttöä ja lupamenettelyistä



poikkeamista. MRL:n toimiala liittyy maanpinnan ylä- ja alapuolisen tilankäytön osalta kiinteistönmuodostamislain, maanvuokralain ja maakaaren hallinnallisten järjestelyjen jälkeisten toimien ohjaukseen. Kysymys on lähinnä tilan rakentamisen lupamenettelystä sekä itse rakentamisen ohjauksesta ja suunnittelusta. (Hokkanen 2004, s. 18.) Erityisiä yhtymäkohtia kansihankkeiden hallintaan voi MRL:sta mainita vielä kiinteistöjen yhteisjärjestelyn ja maantien tiealueen siirtymisen kunnalle asemakaavan tullessa voimaan. Kiinteistöjen yhteisjärjestelyssä voidaan järjestää yhteisesti esimerkiksi usean kiinteistön rasitteet. (MRL 164 §.) Tämä järjestely käsitellään yksityiskohtaisemmin luvussa neljä. MRL:n 93 §:n mukaisesti asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle maantielain 58 §:n 3 momentissa tarkoitettu tieoikeus (kts. 3.2.2).

Maanpinnan ylä- ja alapuolisen tilankäytön kaavasunnittelu on pääsääntöisesti liitetty yleis- ja asemakaavoitukseen. Asemakaavoituksen käyttö suunnittelussa on yleiskaavallista suunnittelua tavanomaisempaa ja ne on laadittu tapauskohtaisesti. Suunnitteluun liittyvät säännökset ovat samoja kuin muussakin MRL:n mukaisessa suunnittelussa. Yksinkertaisessa tapauksessa asemakaava on laadittu samanaikaisesti maanpinnalle ja sen ylä- tai alapuolelle. (Hokkanen 2004, s. 19-20.) Maanalaisen tilan suunnittelussa voidaan käyttää myös MRL:n 56 §:ssä mainittua asemakaavaa maanalaisia tiloja varten. Jos maankäytön yksityiskohtainen suunnittelu on tarpeellista vain maanalaisen tilojen rakentamista tai muuta käyttöä varten, asemakaava voidaan laatia myös vaiheittain niin, että se käsittää vain maanalaisia alueita (MRL 56 §). MRL:n ohjausvaikutuksessa maanpinnan ylä- ja alapuoliseen rakentamiseen, on kuitenkin parantamisen varaa. Varsinkin itsenäisen maanalaisen kaavoituksen rooli maankäytön suunnittelussa on irtonainen. MRL:n 56 §:ssä mainitun maanalaisen asemakaavoituksen sääntely on myös epäselvää, sillä siihen käytetään samoja säännöksiä kuin maanpinnan kaavoitukseen. Maanalaisen rakentamisen suunnittelu kaavoituksella aiheuttaa helposti myös tilanteen, jossa samalla alueella on periaatteessa kaksi saman hierarkian kaavaa. Eri kaavamuotojen aiheuttamat oikeusvaikutukset ovat myös epäselviä. (Hokkanen 2004, s. 19-20.)

On huomioitava, että maanpinnan ylä- ja alapuolinen tilankäyttö mahdollistuu vasta kohteen rakentamisen jälkeen. Näin rakentamisen lupamenettelyllä on olennainen rooli maanpinnan ylä- ja alapuolisten kohteiden toteutuksessa. Lupamenettelyn ollessa maanpintatason lainsäädännön soveltamista, aiheutuu siitä tulkinnallisia ongelmia, kuten mikä MRL:n lupamuoto rakenteen toteuttamiseen tarvitaan. Koska kunnissa on lisäksi vielä erilaisia käytäntöjä lupien myöntämiselle, ei luvanvaraisuuteen pystytäkään antamaan yksiselitteistä tulkintaa. Maanpinnan ylä- ja alapuolisia hankkeita voidaan myös toteuttaa poikkeamismenettelyn avulla. Tällöin yksittäistapauksessa voidaan poiketa yleisestä kiellosta tai rajoituksesta rakentaa. Poikkeamispäätöksen tehtävänä on siis poistaa rakennuslupan myöntämisen este. Menettelyllä voidaan ratkaista hankkeiden kaavoituksellisia ja hallinnallisia ongelmia. Poikkeamismenettelyä hoitaa kunta lukuun ottamatta MRL:n 171 §:ssä eriteltyjä erityiskohteita. Näitä ovat uuden rakennuksen rakentaminen ranta-alueelle, jolla ei ole voimassa 72 §:n 1 momentissa tarkoitettua kaavaa, vähäistä suurempi poikkeaminen asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta, poikkeaminen rakennuksen suojelua koskevasta kaavamääräyksestä ja poikkeaminen 53 §:n 3 momentissa tarkoitettua asemakaavan



hyväksymisestä johtuvasta rakennuskiellosta. Poikkeamisen lähes säännöllinen käyttö toisen kiinteistön ylä- ja alapuoliseen rakentamiseen osoittaa nykyisin puutteellisuuden. Poikkeaminen heikentää MRL:n mukaista kuntalaisten ja muiden asianosaisten vuorovaikutusmahdollisuutta ja voidaankin katsoa, että nykyinen lupamenettely ja tilan hallinnan osalta lainsäädäntö on puutteellinen. (Hokkanen 2004, s. 21-23.)

### **3.1.3 Maanvuokralaki**

Maanvuokralaki (MVL) on tarkoitettu yleiseksi kiinteistön eli kiinteän omaisuuden vuokraa koskevaksi laiksi. MVL:ssa on lähdetty sopimusvapaudesta ja monet säännökset tulevat sovellettaviksi vain mikäli toisin ei ole sovittu. Maanvuokralalla tarkoitetaan sopimusta, jolla kiinteistö tai siihen kuuluva alue annetaan vastiketta vastaan toisen käytettäväksi rajoitettuna aikana. Oikeussuhdetta, joka vuokraajan ja vuokranantajan välille syntyy, kutsutaan vuokrasuhteeksi. Vuokrasuhteesta on kyse ainoastaan silloin, jos se perustuu vastikkeelliseen sopimukseen. Vuokrasuhteeseen kuuluu aikarajoitus ja velvollisuus palauttaa esine vuokra-ajan päättyessä (Hokkanen 2004, s. 23)

Kohteissa, jossa maanpinnan kiinteistörakenne ja käyttö ei mahdollista maan ylä- ja alapuolisen itsenäisen ja kiinnitysarvoa omaavien kohteiden perustamista omistusoikeudella, on suositeltavin tapa sitoa perustaminen maanvuokrasopimukseen. Maanvuokrasopimus on alun perin tarkoitettu maanpinnalla olevan määräalan tai kiinteistön vuokraukseen. Maanvuokraoikeus on kuitenkin yhdessä vuokramiehen rakennusten ja laitteiden kanssa verrattavissa kiinteistön tai määräalan omistusoikeuteen. Rakentamiseen tarkoitetut vuokrasopimukset ovat pitkäaikaisia ja usein jatkettavissa vuokraoikeuden päättyessä. Näin taataan investointien kannattavuus. Vuokrasopimus mahdollistaa tilan kiinnittämisen ja sopimus pohjaisen siirtämisen kolmannelle osapuolelle, mutta toisaalta suojaa vuokramiestä kolmannelta osapuolelta. Maanvuokrasopimuksen etuihin voidaan laskea kuuluvan myös MRL:n mukaisen rakennuslupan saannin mahdollistuminen, sillä se on MRL:n 131 §:n mukaisesti rakennuslupaan oikeuttava kohteen hallintamuoto. Maanvuokrasopimuksien käyttö hankaloittaa kuitenkin joissain tilanteissa sen vapaaehtoisuus, jolloin vuokraoikeutta ei voida lunastuksella mahdollistaa. (Hokkanen 2004, s. 23-24.)

### **3.1.4 Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta**

Lunastuksella tarkoitetaan hallintotoimin laissa säädetyssä järjestyksessä korvausta vastaan tapahtuvaa omaisuuden hankkimista tai käyttämisen rajoittamista taikka erityisen oikeuden perustamista taikka lakkauttamista yleistä tai yksityistä tarvetta varten (Kiinteistöarvointisanasto 1986, s.43). Suomessa lunastus perustuu joko yleiseen lunastusperusteeseen tai erityiseen lunastusperusteisiin. Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta (jäljempänä Lunastuslaki, LunL) 4 §:n mukaisesti lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Lunastusta ei kuitenkaan saa panna toimeen, jos lunastuksen tarkoitus voidaan yhtä sopivasti saavuttaa jollain muulla tavalla taikka jos lunastuksesta yksityiselle edulle koituva haitta on suurempi kuin siitä yleiselle edulle saatava hyöty. Lisäksi laissa selvennetään, että erityisistä lunastusperusteista on voimassa, mitä erikseen on säädetty. (LunL 4 §.) Erityisiä



lunastusperusteita sisältäviä lakeja ovat muun muassa maantielaki, maankäyttö- ja rakennuslaki, kaivoslaki ja maa-aineslaki. Lait osoittavat pääsääntöisesti ainoastaan lunastamisen edellytykset lunastamismenettelyn ja korvausten määrittelyn perustuessa LunL:iin. (Hokkanen 2004, s. 26.) Lunastukseen voi oikeuttaa myös asemakaavoitus. Kunta saa asemakaava-alueella ilman erityistä lupaa lunastaa sellaisen yleisen alueen sekä sellaisen yleisen rakennuksen asemakaavan mukaisen tontin, joka asemakaavassa on tarkoitettu kunnan laitokselle tai kunnan muihin tarpeisiin. Valtiolla ja kuntayhtymällä on vastaavasti oikeus lunastaa sellainen asemakaavan mukainen yleisen rakennuksen tontti ja yleinen alue, joka asemakaavassa on tarkoitettu valtion tai kuntayhtymän laitokselle tai muihin näiden tarpeisiin. (MRL 96 §.)

Maanpinnan ylä- ja alapuolisen tilan lunastus omistusoikeudella on kiinteistön kaksikulotteisuudesta johtuen mahdotonta. Kohde voidaan joutua tällöin lunastamaan käyttöoikeudella. Käyttöoikeus ei kuitenkaan kata kaikissa tapauksissa omistusoikeuden antamaa suojaa ja mahdollisuuksia kuten kiinnitysmahdollisuutta. Lunastamalla voidaan hankkia myös rasiteoikeuksia, jotka ovat kuitenkin aina luonteeltaan omistusoikeudettomia (kts. 4.1). Näin ollen kaikki nykymuotoiset maanpinnan ylä- ja alapuolisten tilojen lunastuskeinot ovat jossain määrin epätarkoituksen mukaisia. Lunastuksessa vaadittavan yleisen tarpeen tulkinta on myös haastavaa. (Hokkanen 2004, s. 26.)

### 3.1.5 Maakaari

Maakaari (MK) on kiinteistön luovutusta, kirjaamista ja panttausta koskeva yleislaki. Sillä säädetään luovutussuhteisiin perustuvaa kiinteän omaisuuden vaihdantaa (MK 1 §). Maakaaren mukaisia luovutuskohteita ovat kiinteistöjen lisäksi sen määräalat ja -osat sekä yhteisalue osuudet ja alat. Näiden lisäksi sääntely koskee vuokra- ja käyttöoikeuden luovutusta kohteissa, joissa oikeudenhaltija saa sopimuksen mukaan rakentaa alueella rakennuksen. (Hokkanen 2004, s. 27.)

Maakaaren sääntelyalaan kuuluu kiinteistöön kohdistuvat erityiset oikeudet. Maanalainen rakentaminen onkin usein toteutettu kaupungin omistamalle maalle erityisiä oikeuksia luovuttamalla (Hokkanen 2004, s. 16) Erityisellä oikeudella tarkoitetaan käyttö-, rasite-, irrottamis- ja näihin verrattavaa oikeutta toisen omistamaan kiinteistöön taikka muuhun maa- tai vesialueeseen sekä rakennukseen ja rakennelmaan (LunL 2 §). Kirjattavia erityisiä oikeuksia ovat esimerkiksi vuokraoikeus, muut käyttöoikeudet tai oikeus ottaa maa-aineksia, kaivoskivennäisiä taikka muu näihin verratta irrottamisoikeus. (Hyvönen 2001, s. 32.) Maakaaren 14 luvun 1 §:n mukaan erityistä oikeutta ei saa kirjata, jos se on pysyvä taikka voimassa jonkin kiinteistön tai alueen hyväksi taikka jos se on perustettu kiinteistötoimituksessa tai muutoin viranomaisen päätöksellä. Kirjattavat erityiset oikeudet ovat aina määräaikaaisia. Käyttöoikeuksien kohdalla voidaan puhua myös toistaiseksi voimassa olevista oikeuksista ja ne voivat olla joko kirjaamiskelpoisia tai -kelvottomia. Käyttöoikeussopimus voi koskea esimerkiksi maanalaisen tilan käyttöoikeutta ja niillä luovutetaan ainoastaan siinä määritellyt oikeudet. Näin kiinteistön uudet käyttömuodot kuuluvat aina omistajalle, ei erityisen oikeuden haltijalle. Esimerkiksi maanalaisen tilan laajentunut käyttöala on näin tontin omistajan käytössä, ei erityisellä oikeudella maanpinnalle rakentaneen. Käyttöoikeuksien lainsäädäntö on puutteellinen, jonka



vuoksi esimerkiksi rakennuslupamenettely on epäselvä. Tästä johtuen voidaankin kyseenalaistaa käyttöoikeuksien käyttö kokoluokaltaan suurien maanpinnan ylä- ja alapuolisten hankkeiden toteuttamisessa. Toisaalta pelkkää maanpinnan ylä- tai alapuolista tilaa ei voida nykypäivänä lunastaa kuin käyttöoikeuksin. (Hokkanen 2004, s. 28.) Käyttöoikeuksien lunastamista käsitellään tarkemmin luvussa neljä.

Maakaaren 19 luvun 1 §:n mukaan kiinnitys saadaan vahvistaa maanvuokraoikeuteen ja muuhun toisen maahan kohdistuvaan määräaikaiseen käyttöoikeuteen, jos oikeus saadaan siirtää kolmannelle kiinteistön omistajaa kuulematta ja jos alueella on tai sille saadaan sopimuksen mukaan rakentaa oikeudenhaltijalle kuuluvia rakennuksia tai laitteita. Kiinnityksen vahvistamisen edellytyksenä on, että käyttöoikeus on kirjattu lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin. Toisin sanoen vakuuskäyttö edellyttää, että käyttöoikeus on kirjattu lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin, käyttöoikeus on vapaasti siirtokelpoinen ja varustettavissa käyttöoikeuden haltijan rakennuksilla tai laitteilla. (Tepora 2009 s.372.)

## **3.2 Kansihankkeisiin vaikuttavat lait**

Seuraavaksi käsitellään niitä lakeja, jotka on erityisesti huomioitava radan tai maantien päälle sijoitettavan kannen rakentamisessa ja hallinnassa. Näitä lakeja ovat ratalaki ja maantielaki.

### **3.2.1 Ratalaki**

Jos valtion hallinnoima rata-alue katetaan kannella, on kantta rakennettaessa ja hallittaessa huomioitava ratalaki (RataL). Ratalain 7 §:ssä määritellään, että Liikennevirasto toimii radanpitoviranomaisena ja hallinnassaan olevan rataverkon radanpitäjänä. Valtio vastaa omistamansa rataverkon radanpidon kustannuksista. Muu taho voi osallistua valtion omistaman rataverkon radanpidon kustannuksiin Liikenneviraston kanssa tehtävän sopimuksen nojalla, jos osallistumiseen on erityinen syy. Rataverkkoa kunnossapidetään ja rakennetaan sekä muista radanpitoon kuuluvista toimista huolehditaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Radanpidon muusta rahoituksesta säädetään erikseen. (RataL 7 §.)

Suunniteltaessa radan kattamista kannella, tulisi huomioida rautatiensuunnittelua ohjaavat lain kohdat. RataL:n 8 §:n mukaisesti suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Rautatien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun. (RataL 8 §.) Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava

huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma voidaan laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, kunnan, maakunnan liiton sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sitä puoltavat. Ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. (RataL 10 §.)

Suunniteltaessa kansihanketta on huomioitava, että rautatiealueella tehtävään muuhun kuin radanpitoon liittyvään työhön sekä johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle on oltava radanpitäjän lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä merkittävää haittaa radanpidolle, eikä työtä tai laitteiden sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Lupa voidaan liittää vaaran tai haitan torjumiseksi tarpeellisia ehtoja. Luvansaaja on velvollinen tekemään rakennelman tai laitteen ja pitämään sen kunnossa radanpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Jos rakennelman tai laitteen käyttämisestä aiheutuu ennakoimatonta vaaraa liikenteelle tai merkittävää haittaa radanpidolle, on luvansaaja velvollinen kustannuksellaan tekemään radanpitäjän vaatimat muutokset tai siirtämään taikka poistamaan rakennelman tai laitteen. Rautatiehen kohdistuvaan työhön sekä johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle sovelletaan Ratalain säännöksiä, ellei oikeudesta toimenpiteen suorittamiseen säädetä erikseen muussa laissa. Jos toimenpiteen suorittaminen perustuu muun lain nojalla annettuun viranomaisen päätökseen, on radanpitäjän ja toimenpiteen suorittajan sovittava toimenpiteen suorittamisajankohdasta ja toteutustavasta. (RataL 36 §.)

Rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset voivat myös tulla kysymykseen. RataL:n 37 §:n mukaan ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa suoja-alue. Suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, jollei suoja-aluetta ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi. Radanpitäjällä on juna- ja liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Suoja-alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta siten, että muutos saattaisi vaarantaa rautatien turvallisuuden. (RataL 37 §.) RataL:n 38 §:n mukaan ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa myös näkemäalue. Radan ja muun tien kuin maantien tasoristeyksessä on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi. Radanpitäjällä on oikeus poistaa näkemäalueelta sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle. (RataL 38 §.) RataL:n 39 §:n mukaan radan suoja- tai näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aittaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa juna- tai liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle.



### 3.2.2 Maantielaki

Jos valtion ylläpitämä tie katetaan kannella, on hanketta rakennettaessa ja hallittaessa huomioitava maantielaki (MaantieL). Maantielain 4 §:n mukaisesti maantie on sellainen tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä valtio huolehtii. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä. (MaantieL 4 §.) Tällöin tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. (MaantieL 10 §.) Tienpitoviranomaisena toimii toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jokin muu valtion viranomainen kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tienpitoviranomaiseksi, jos sitä tienpidon kannalta on pidettävä tarkoituksenmukaisena. (MaantieL 11 §.)

Kansihanketta suunniteltaessa on huomioitava, että tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakennelmien, johtojen ja muiden laitteiden sijoittaminen tiealueelle vaatii tienpitoviranomaisen luvan. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Luvan saaja on velvollinen tekemään rakennelman tai laitteen ja pitämään sen kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Jos rakennelman tai laitteen käyttämisestä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa tienpidolle, on luvan saaja velvollinen kustannuksellaan tekemään tienpitoviranomaisen vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakennelman tai laitteen. Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava asiasta tienpitoviranomaiselle. (MaantieL 42 §.)

Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset voivat myös tulla kysymykseen. MaantieL:n 44 §:ssä suoja-alue on määritelty ulottuvaksi 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella. Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Tienpitoviranomaisella on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta. (MaantieL 44 §.) Näkemäalue on määritelty MaantieL:n 45 §:ssä. Maantien kaarrekohdassa taikka missä tiehen liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (näkemäalue). Tienpitoviranomaisella on oikeus näkemäalueelta poistaa sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle. (MaantieL 44§.) Rakennelmista ja laitteista tiealueen ulkopuolella on säännelty MaantieL:n 46 §:ssä. Maantien suoja- ja näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aittaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle. (MaantieL 46 §.) Edellä mainittujen lain kohtien yhdistäminen kansihankkeisiin vaatii lain tulkintaa ja MaantieL:n 47 §:ssä on myös määrätty poikkeamisesta. Erityisistä syistä tienpitoviranomainen voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos

se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. (MaantieL 47 §.)

Maantielain 112§:n mukaan olemassa olevan yleisen tien tiealue, johon tienpitäjällä on tieoikeus, siirtyy tienpitäjän omistukseen. Sellaisen yleisen tien tiealueeseen, joka tämän lain tullessa voimaan on kunnan omistuksessa, on tienpitäjällä tieoikeus. Jos yleinen tie tämän lain tullessa voimaan sijaitsee tunnelissa, sillalla, padolla, kannella tai kannen alla taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista taikka jos yleinen tie sijaitsee muun kuin tienpitoviranomaiselle kuuluvan lunastusyksikön alueella, kiinteistörekisterin pitäjä merkitsee kiinteistörekisteriin tienpitoviranomaista kuultuaan tiealueeseen tienpitäjälle tieoikeuden. Merkintä tehdään ilman erityistä toimitusta tai päätöstä. (MaantieL 112 §.) Maantielaki mahdollistaa siis, että kunnat voivat omistaa maanteitä ja valtio toimii alueella vain tieoikeuden perusteella. (Pentikäinen 2011, s. 23.) Tämä on mahdollista myös silloin, kun asemakaava tulee voimaan. Kuten aikaisemmin todettiin, MRL:n 93 §:n mukaisesti asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle maantielaissa tarkoitettu tieoikeus. Vastaavasti uusien maanteiden rakentamisessa on huomioitava, että MaantieL:n 26 §:n mukaan hyväksytty tiesuunnitelma oikeuttaa tiesuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Kuitenkin MaantieL:n 58 §:n mukaan, milloin maantie sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, perustetaan tienpitäjälle omistusoikeuden sijasta tiealueeseen tieoikeus siten kuin tiesuunnitelmassa määrätään. (MaantieL 58 §.)

### **3.2.3 Muita huomioitavia lakeja**

Kannen tukirakenteiden tukeva sijoittaminen edellyttää niiden kaivamista maahan. Todettakoon, että Maa-aineslain (Maa-ainesL) soveltamisalaan ei kuulu rakentamisen yhteydessä irrotettujen ainesten ottaminen ja hyväksikäyttö, kun toimenpide perustuu viranomaisen antamaan lupaan tai hyväksymään suunnitelmaan (Maa-ainesL 2 §). Täten aineksen irrottamiseen ja hyväksikäyttöön ei tarvita erillistä lupaa viranomaiselta. On kuitenkin huomioitava, että esimerkiksi kunnan on sovittava ainesten hyväksikäytöstä sen kiinteistön omistajan kanssa, jonka alueella toimitaan.



## 4 Kolmiulotteisen kiinteistön hallintajärjestelystä

Kiinteistöillä on sekä horisontaalinen että vertikaalinen ulottuvuus. Suomen lainsäädäntö tuntee kuitenkin vain kaksiulotteisen kiinteistön käsitteen. Ongelmia syntyy varsinkin silloin, kun rakennushankkeen toteuttajana on jokin muu taho kuin kiinteistön omistaja. Nykyinen lainsäädäntö tarjoaa kuitenkin joitakin keinoja 2D-kiinteistön kolmiulotteiselle hallinnalle ja käytölle. Tässä luvussa käsitellään niitä vaihtoehtoja, joita nykyinen lainsäädäntö tarjoaa kiinteistön kolmiulotteiselle hallinnalle ja käytölle siinä tapauksessa, kun kiinteistön maanpinnan ylä- tai alapuolisen rakennushankkeen toteuttaa muu taho kuin kiinteistön omistaja. Nämä keinot ovat rasitejärjestelyt, kiinteistöjen yhteisjärjestelyt, vuokra-aluejärjestelyt tai muu käyttöoikeus -järjestelyt. Maanpinnan ylä- ja alapuolisia kohteita toteutetaan myös ilman erityisiä perustamistoimenpiteitä ja hallintajärjestelyjä. Tällöin kysymykseen tulee lähinnä ilmoitusmenettely. Menettelyn tavallisimpia kohteita ovat tosin syvällä maan alla kulkevat johtolinjaukset, joilla ei katsota olevan vaikutusta maanomistajan intresseihin. (Hokkanen 2004, s. 30.) Kansirakenteilla, joiden päälle on osoitettu rakennusoikeutta, voidaan kuitenkin katsoa olevan vaikutusta maanomistajan intresseihin ja tämän vuoksi ilmoitusmenettely ei tule kysymykseen. Jos tarkasteltaisiin myös tapauksia, joissa kiinteistöllä olisi kaksi tai useampia omistaja tulisi kyseeseen myös hallinnanjakosopimus ja kiinteistön yhtiöittäminen. Hallinnanjakosopimus ja kiinteistön yhtiöittäminen hallinnanjakosopimuksen rinnalla edellyttävät kuitenkin kiinteistön yhteisomistusta. Maantien tai rata-alueen päälle rakennettavissa kansihankkeissa yhteisomistus on kuitenkin epätodennäköinen vaihtoehto.

### 4.1 Rasitejärjestelyt

Rasitteella tarkoitetaan kiinteistöön kohdistuvaa rajoitettua käyttöoikeutta, jonka nojalla oikeutetun kiinteistön omistaja saa määritetyllä tavalla käyttää rasiitettuun kiinteistöön kuuluvaa aluetta tai rakennusta. Rasitteella pyritään edistämään oikeutetun kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä. (Eerolainen 2002, s. 58.) Rasitteet jaetaan KML:n mukaisesti kiinteistörasitteisiin, jotka kohdistuvat kiinteistön maanpohjaan, sekä MRL:n mukaisesti rakennusrasitteisiin, jotka kohdistuvat rakennukseen tai rakennettuun tontinosaan. Rasitteiksi voidaan perustaa vain laissa lueteltuja rasitetyyppejä ja perustaminen edellyttää pääsääntöisesti siitä sopimista. Perustettavilla rasitteilla on siis niin sanottu tyyppipakko ja pääsääntöisesti myös sopimuspakko. Joitakin kiinteistörasitteita voidaan perustaa myös pakkorasitteina. Tällöin kiinteistörasite saadaan perustaa ilman rasitetun rekisteriyksikön omistajan suostumusta. Rasitteita voidaan perustaa myös määräaikaisina, jos pysyvän oikeuden perustaminen ei ole tarkoituksenmukaista. (Eerolainen 2002, s. 59-60.) Rasitteen perustaminen ja rasitteita koskevat muutokset käsitellään rasitetoimituksessa tai muun kiinteistötoimituksen yhteydessä. Kunta saa hakea toimitusta, jos kysymys on kuntaa varten perustettavasta tai perustetusta rasitteesta (KML 166 §).

#### 4.1.1 Kiinteistörasite

Rasitteet, jotka voidaan perustaa kiinteistörasitteina, on lueteltu KML 154 §:ssä ja 154 a §:ssä. KML 154 §:n mukaan pysyvänä rasitteena voidaan kiinteistön hyväksi perustaa rasite toisen rekisteriyksikön alueelle esimerkiksi kulkuyhteyttä varten. Asemakaava-

alueella voidaan perustaa KML:n 155 §:ssä lueteltuja rasitteita myös kuntaa varten. Kiinteistörasitteen perustamiselle on olemassa myös muita edellytyksiä kuin tyyppi- ja sopimuspakko. Kiinteistönmuodostamislain 156 §:n mukaisesti perustettavan rasitteen tulee olla kiinteistölle tai kunnalle tarpeellinen ja pakkorasitteen tärkeä, eikä rasitteesta saa aiheutua rasitetulle rekisteriyksikölle tai alueeseen ennestään kohdistuvan rasiteoikeuden haltijalle huomattavaa haittaa (Eerolainen 2002, s. 63).

Kiinteistönmuodostamislain 157 §:n mukaisesti rasitteen perustaminen ei saa vaikeuttaa myöskään asemakaavan toteuttamista ja rasite on muutoinkin perustettava siten, että sen tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja että rasitteesta tai sen käyttämisestä ei aiheudu ympäristölle tarpeetonta haittaa, eikä kenellekään suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä.

### 4.1.2 Rakennusrasite

Rakennusrasitteisiin sovelletaan maankäyttö- ja rakennuslakia sekä maankäyttö- ja rakennusasetusta. MRL:n 158 §:n mukaisesti tonttia tai rakennuspaikkana olevaa kiinteistöä varten voidaan perustaa toista kiinteistöä rasittava pysyvä oikeus rakennuksen tai rakennelman käyttämiseen tai niihin verrattavaan toimenpiteeseen (rakennusrasite). Rasitteen perustaminen edellyttää, että asianosaiset sopivat siitä kirjallisesti. Rakennusrasite voidaan perustaa kunnan tai sen laitoksen tarpeita varten taikka yhdyskuntateknistä rakentamista varten siinäkin tapauksessa, että rasiteoikeus ei liity tonttiin tai rakennuspaikkana olevaan kiinteistöön. (MRL 158 §.)

Rakennusrasitteen perustamisedellytyksiin kuuluvat myös tyyppipakko ja sopimuspakko. Tietyissä tapauksissa asemakaavassa edellytetty rakennusrasite voidaan perustaa, vaikka asianosaiset eivät siitä sovikaan (MRL 159 §). Yleisesti rakennusrasite saadaan perustaa, jos sillä edistetään tarkoituksenmukaista rakentamista tai kiinteistön käyttöä, rasite on tarpeellinen rasiteoikeuden haltijalle eikä siitä aiheudu huomattavaa haittaa rasitetulle kiinteistölle. Jollei rasitteen perustaminen pysyvänä oikeutena ole tarkoituksenmukaista, voidaan erityisestä syystä perustaa määräaikainen rakennusrasite, joka on voimassa määrättyyn päivään tai tapahtumaan saakka. (MRL 158 §.)

Asemakaavan edellyttämät rakennusrasitetyypit on yksilöity MRL:n 159 §:ssä ja muut sallitut tyypit MRA:n 80 §:ssä (Eerolainen 2002, s. 68). Asemakaavan edellyttämä rasite voidaan perustaa, jollei sen perustaminen ole kaavan voimaantulon jälkeen muuttuneiden olosuhteiden vuoksi ilmeisen tarpeetonta tai rasitetulle kiinteistölle kohtuutonta (MRL 158 §). Asemakaavassa edellytetty rasite voidaan perustaa myös kuntaa tai sen hallinnassa olevaa laitosta varten (Eerolainen 2002, s. 68).

On hyvä huomioida, että MRL:n mukaiset rakennusrasitteet liittyvät rakentamiseen, ja niiden perustamisesta, muuttamisesta ja poistamisesta päättää kunnan rakennusvalvontaviranomainen. Rakennusrasitteita ei siis perusteta kiinteistötoimituksessa kiinteistörasitteiden tapaan. Maanpinnan ylä- ja alapuoliseen tilan perustamismenettelyyn rakennusrasitteet eivät suoranaisesti vaikuta, vaan perustaminen tapahtuu KML:n rasitteilla. Rakennusrasitteilla saattaa kuitenkin olla merkitystä kohteen teknisen toteutuksen kannalta. (Hokkanen 2004, s.21.)



### 4.1.3 Maan ylä- ja alapuolisen tilan käytöstä sopiminen rasitesopimuksella

Kiinteistö- ja rakennusrasitteet muodostavat varsin laajan keinovalikoiman kiinteistöjen kolmiulotteiselle käytölle ja hallinnalle. Rasite voidaan perustaa kiinteistön hyväksi toisen rekisteriyksikön alueelle, mutta rasitteen määritelmää ei kuitenkaan ole laissa. KML:n perustelujen mukaan rasite on sellainen kiinteistöön kohdistuva käyttöoikeus, jolla pyritään ensi sijassa edistämään oikeutetun kiinteistön tarkoituksenmukaista käyttöä ja joka on perustettu tai perustetaan kiinteistönmuodostamista koskevan lainsäädännön nojalla. Rasite ja rasiteoikeus on siten syytä erottaa toisistaan. Rasite rinnastuu maankäyttömääräyksenä oikeusperusteeseen ja ilmaisee alueen tavoin kiinteistön ulottuvuutta, kun taas rasiteoikeus esineoikeutena rinnastuu kiinteistön omistusoikeuteen ja kuvaa rasiteoikeuden haltijan oikeusasemaa. (Tepora 2009, s.373-374.) Rasitteen perustamisella ei siirretä omistusoikeutta hallitsevan kiinteistön omistajalle toisen rasitetun kiinteistön määräälaan, eikä rasitteessa ole kyse subjektiivisesta oikeudesta kuten esimerkiksi maanvuokraoikeudessa toisen kiinteistön alueeseen, vaan maankäyttömääräyksestä tietyn kiinteistön hyväksi. (Tepora 2009, s.376.)

Rasitteita koskevissa säännöksissä ei käsitellä rasiteoikeuksien kolmiulotteista ominaisuutta. Käytännössä suurimmalla osalla sekä kiinteistö- että rakennusrasitteita on vertikaalinen ulottuvuus, vaikka sitä ei rasitetta perustettaessa ja rekisteröitäessä määritelläkään kuin poikkeustilanteissa. Erityisesti rakennusrasitteiden osalta vertikaalinen ominaisuus tulee esille esimerkiksi seinä- ja tukirakenteiden hyväksikäytössä ja erilaisten johtojen sijoittamisessa. Kiinteistörasitteet merkitään rekisterikartalle aina kaksiulotteisina. Rakennusrasitteita ei merkitä kartoille lainkaan. Rasitteita koskevissa sopimuksissa sitä vastoin saattaa olla maininta rasitteen ulottuvuudesta maanpinnan alapuolelle tai yläpuolelle tietyllä korkeustasolla sijoittuvaksi maanpintatasoon nähden. Nämä merkinnät jäävät rasitesopimuksen varaan, ja ne ilmaisevat rasitteen käytölle asetettuja ehtoja ja rajoituksia (KML 158.1 §). Voitaneen katsoa, että nykyisiin säännöksiin perustuva rasitetyypistö sisältää monipuolisen mahdollisuuden rasitteiden kolmiulotteiseen määrittelyyn tarpeen mukaan. Näin ollen kiinteistön omistajat voivat määrätä kiinteistön alla olevasta kiinteistöön kuuluvasta maanpinnan alapuolelle sijoittuvasta tilasta perustamalla tietyllä määrittelyllä syvyydelle maanpinnasta (merenpinnasta) rasitteeksi kelpaavan alueen rasitesopimuksen nojalla toisen kiinteistön tai kiinteistöjen hyväksi. (Tepora 2009, s.374.)

On huomattava, että pysyvä rasite on kiinteistökohtainen, eli se voidaan perustaa yksilöidyn kiinteistön hyväksi (= hallitseva kiinteistö), ja lisäksi pysyvä rasite voidaan perustaa vain toisen rekisteriyksikön alueelle (= rasitettu kiinteistö). Tästä KML 154.1 §:n säännöksestä seuraa, ettei pysyvää rasitetta voi pätevästi perustaa hallitsevan kiinteistön hyväksi kiinteistön omalle alueelle. Kiinteistön omaa aluetta on myös kiinteistön maanalainen tila syvyyssuunnassa enintään niin syvälle kuin nykyisin ja tulevaisuuden teknisin menetelmin ihmistoimin on mahdollisuus rakentaa ja muutoin käyttää perustellulla tavalla taloudellisesti hyväksi. Rajoituksia omistajan käyttövapauteen voi tosin seurata yleisen edun johdosta, joita sisältyy muun muassa kaavoihin ja kaavamääräyksiin. Toimituksessa on määrättävä alue, johon perustettu



rasite kohdistuu sekä tarvittavat ehdot ja rajoitukset rasitteen käyttämiselle. (Tepora 2009, s.375.) Vaikka rasite on yksinkertaisin kiinteistörekisteriin merkittävä tapa toteuttaa maanpinnan ylä- tai alapuolinen hanke, rasitteiden käyttö ei ole ongelmatonta. Kuten todettiin, rasitteilla ei ole varsinaista omistajaa, vaan ne kuuluvat kohdekiinteistöönsä. Näin ollen niitä ei voida liittää eikä kirjata yksityiselle kuuluvaksi. Kuitenkin kuntaa varten perustetuissa rasitteissa ei välttämättä tarvita kohdekiinteistöä, vaan rasite voidaan kirjata kunnalle kuuluvaksi. Näiden rasitteiden ongelmana on kuitenkin kunnan toimintojen yksityistäminen, jolloin rasite siirtyy yksityisomistukseen. (Hokkanen 2004, s. 18.) Kunnan toiminnan yksityistämällä tarkoitetaan, että kunnallinen toiminta organisoidaan esimerkiksi osakeyhtiömuotoon ja osakeyhtiö jää kunnan määräysvallan alaiseksi. Ongelmana on, että rasitetta ei ole mahdollistaa siirtää yksityisomistukseen, jos sillä ei ole kohdekiinteistöä. (Hokkanen 2004, s. 18).

Oikeuskirjallisuudessa on esiintynyt myös näkemystä, jonka mukaan rasitteet eivät tyyppitystensä vuoksi sovi maanalaisen tilan hallintaoikeuden järjestämiseen, mutta niillä voidaan kyllä järjestellä maanalaisen tilan maanpäällisiä yhteyksiä aivan kuten muutakin maanpäällistä rakentamista. (Tepora 2009, s.376.) Tämä johtuu osaksi myös siitä, että rasitteita koskeva lainsäädäntö liittyy pääsääntöisesti maanpintakerrokseen. Alun alkaen esimerkiksi autojen paikoitusta koskeva rasite lienee tarkoittanut vain maanpäällisiä autopaikkoja. Nyt kuitenkin lakia on sovellettu myös maanpinnan ylä- ja alapuoliseen rakentamiseen, jolloin rasitteena saatetaan toteuttaa kooltaan suuriakin hankkeita. Yleisesti rasitteiden käyttöönottoa ei voida suositella maanpinnan ylä- ja alapuolisten kohteiden perustamiseen kuin erityisissä tapauksissa. Ensinnäkin rasitteella tulisi olla selvä kohdekiinteistö tai kunnalle perustettaessa toimintamuoto, joka ei ole yksityistettävissä. Toisekseen rasite omistusoikeudettomana ja kiinnityskelvottomana sopii ainoastaan hyvin pientä kiinnitysarvoa omaavaan kohteeseen. (Hokkanen 2004, s. 18.) Kritiikkiä aiheuttaa myös se, että rakennuslupan myöntämisen edellytyksenä on MRL:n 131 §:n mukaan hakijan rakennuspaikan hallinta. Täten rakennuslupaa ei tulisi myöntää toisen kiinteistön alueelle rasite- tai käyttöoikeussopimuksen perusteella. Maanvuokrasopimus olisi näin ainoa kiinteistön ylä- ja alapuolisen tilan rakentamiseen oikeuttava sopimus ja sekin loppujen lopuksi vain määräaikainen. (Hokkanen 2004, s. 21.) Jos rakennuslupa kuitenkin myönnetään rasitteen perusteella, ollaan tilanteessa jossa maanpinnan ylä- ja alapuolisen tilan rakentaminen ja perustaminen poikkeuspäätökseen perustuen heikentää selkeästi kansalaisten osallistumismahdollisuuksia suunnitteluun, joka sekin on ristiriidassa MRL:n tavoitteiden kanssa. (Hokkanen 2004, s. 19)

## **4.2 Kiinteistöjen yhteisjärjestely**

Maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään kiinteistöjen yhteisjärjestelystä, jossa voidaan järjestää kiinteistöille tarpeellisia toimintoja ja palveluja yhteisesti. Yhteisjärjestely voi sisältää muun muassa oikeuksia, joita voi perustaa kiinteistö- ja rakennusrasitteina. (Eerolainen 2002, s. 69.) MRL:n 164 §:ssä todetaan, että jos asemakaavan toteuttaminen vaatii usean kiinteistön yhteisiä järjestelyjä, kunnan rakennusvalvontaviranomainen voi yhden kiinteistön omistajan aloitteesta ja muita kiinteistön omistajia tai haltijoita kuultuaan, rakentamisen yhteydessä tai muutoin, määrätä korttelialueen tai sen osan taikka kiinteistöön liittyvän tilan yhteisestä käytöstä. Yhteisjärjestelyä koskevaan päätökseen tulee sisältyä järjestelysuunnitelma. Siinä määrätään alueen tai tilan



käytöstä, sen kuntoon saattamisesta ja ylläpidosta sekä järjestelystä aiheutuvien kustannusten jakoperusteista ja suorittamisesta. Määräys yhteisjärjestelystä saadaan antaa, jos järjestely pysyvästi edesauttaa usean kiinteistön käyttöä eikä siitä aiheudu millekään kiinteistölle kohtuutonta rasitusta. Jolleivät asianomaiset sovi järjestelyyn liittyvistä korvauksista, asia ratkaistaan lunastuslain mukaisessa järjestyksessä. Yhteisjärjestelyä koskevalla päätöksellä perustettujen oikeuksien rekisteröinnistä säädetään asetuksella. Yhteisjärjestelystä tehdään MRA 81 §:n mukaisesti merkintä kiinteistörekisteriin asianomaisten kiinteistöjen kohdalle. (MRL 164 §.) Säännös pyrkii edistämään kiinteistöjen vapaaehtoista sopimusjärjestelyä eikä se sisällä tarkkoja määräyksiä toiminnoista, joita yhteisjärjestelypäätös voi koskea. Yhteisjärjestely voikin sisältää oikeuksia, joita voi perustaa kiinteistö- ja rakennusrasitteina, mutta myös tyypiltään näiden ulkopuolisia oikeuksia. (Eerolainen 2002, s. 69.) Näin ollen kiinteistö- ja rakennusrasitteita sitovat tyyppipakot voidaan yhteisjärjestelymenettelyllä kiertää, kun osapuolet voivat vapaasti sopia oikeuksista.

#### **4.2.1 Kampin keskuksen yhteisjärjestely**

Koska yhteisjärjestelyssä voidaan sopia hyvin monenlaisista oikeuksista, on hyvä tarkastella esimerkkitapausta menetelmän ymmärtämiseksi. Helsingin kaupungin kiinteistömuodostamis- ja rakennusvalvontaviranomaiset olivat sopineet MRL 164 §:n yhteisjärjestelyä koskevista käytännön ohjeista. Yhteisjärjestely on tarkoituksenmukaista soveltaa tapauksissa, joissa useiden tonttien omistajat ovat sopineet monista oikeuksista, joista vain osan voi tyypittää kiinteistö- ja rakennusrasitteiksi. Yhteisjärjestelyosapuolia tulee olla useita, esimerkiksi kaikki korttelin tontit. (Eerolainen 2002, s.69). Näin toimittiin myös Kampin keskus -hankkeessa, jonka rakentaminen alkoi vuonna 2002 ja saatiin kokonaisuudessaan päätökseen vuonna 2006. Kampin uuden kaava-alueen yhteisjärjestelyn katsottiin olevan tarpeen alueen kiinteistöjen yhteisten rakenteiden, toimintojen ja palvelujen toteuttamiseksi ja järjestämiseksi, koska rakennushankekokonaisuus oli suunniteltu toteutettavaksi yhtenä kokonaisuutena riippumatta kiinteistöomistuksesta. Myös alueen talotekniikka oli suunniteltu toteutettavaksi pääosin yhteiseksi koko uudelle kaava-alueelle asuinrakennuksia lukuun ottamatta. (Sopimus Kampin keskuksen yhteisjärjestelystä 2005, s. 16.) Yhteisjärjestelysopimus koski pääasiassa uudelle kaava-alueelle toteutettavaa uudisrakennuskokonaisuutta. Lisäksi tehtiin erilliset rasitesopimukset ympäröivän alueen kiinteistöjen kanssa, jotka koskivat muun muassa erilaisten johtojen sijoittamista, kulku- ja tavarahuoltoreittejä sekä hätäpoistumisteiden sijoittamista. (Sopimus Kampin keskuksen yhteisjärjestelystä 2005, s. 33.) Yhteisjärjestelysopimuksen valmistelun hoiti Kampin keskus –hankkeen rakennuttaja SRV Viitoset Oy. Yhteisjärjestelyn toteuttamiseen liittyvät toteutus- ja rakennuskustannukset sisältyivät Helsingin kaupungin ja SRV Viitoset Oy:n sekä SRV Westerlund Oy:n kanssa tehtyihin urakkasopimuksiin, eikä yhteisjärjestelystä maksettu erillistä korvausta (Sopimus Kampin keskuksen yhteisjärjestelystä 2005, s. 30). Rakennuttaja vastasi muutoinkin hankkeen suunnittelusta, toteutuksesta, rahoituksen järjestämisestä, loppusijoittajien etsimisestä ja käyttäjien hankkimisesta (SRV [verkkosivut] 2012). Yhteisjärjestelyssä oli mukana kymmenen eri osapuolta, muun muassa Helsingin Kaupunki, Kamppi Center Oy, Kiinteistö Oy Espoon Terminaali ja useita asunto-osakeyhtiöitä. Yhteisjärjestelyssä sovittiin rakennusten ja rakenteiden omistuksesta, rakenteista ja perustuksista, LVI-, ja sähkötekniikasta sekä



paloturvallisuuteen liittyvistä laitteista ja tekniikasta. Osapuolten kesken ei maksettu korvauksia sopimuksessa perustettavista yhteisjärjestelyistä, rasitteista tai rasitteenluontoisista oikeuksista (Sopimus Kampin keskuksen yhteisjärjestelystä 2005, s. 38.) Kampin keskukselta on lisäksi tehty hallinnanjakosopimus, jolla yhteisomistuksessa olevan kiinteistön hallinta on jaettu omistajien kesken.

Helsingin Kiinteistöviraston virastopäällikkö Jaakko Stauffer kertoi haastattelussa Kampin yhteisjärjestelyn olleen hankkeelle paras mahdollinen ratkaisu, jonka ansiosta saavutettiin ideaalinen kiinteistöjaotus. Vaikka Kampin yhteisjärjestelyä laadittaessa ei ollut vastaavia tapauksia, josta olisi voinut ottaa mallia, ei sopimusta ole täytynyt muuttaa jälkikäteen. Toisaalta yhteisjärjestelysopimuksen muuttaminen voi olla hankalaa, jos osapuolia on useita. Stauffer näkeekin yhteisjärjestelyn yhtenä heikkoutena sen jäykkyyden. Kaikkien osapuolten tulee myös usein hyväksyä sopimukseen tehtävät muutokset, sillä ne harvoin koskevat vain muutamaa osapuolta. Pelkästään kaikkien osapuolten saaminen saman pöydän ääreen voi olla haastavaa. Stauffer tosin toteaa, että Kampin tapauksessa yhteisjärjestelysopimusta ei ole jouduttu muuttamaan, sillä myöhemmin tehdyllä hallinnanjakosopimuksessa on voitu tarkentaa monia asioita. Toisena yhteisjärjestelyn heikkoutena Stauffer mainitsee sen kirjaamistavan rekisteriin. Toisin kuin kiinteistörasitteen kohdalla, yhteisjärjestelystä tulee vain merkintä sen suorittamisesta ilman erittelyä. Tästä johtuen järjestelyn yksityiskohdat täytyy aina käydä erikseen läpi itse sopimuksesta. (Stauffer 2012.)

### 4.3 Vuokra-aluejärjestely

Aikaisemmin luvussa 3 käsitelty maanvuokralaki antaa hyvän pohjustuksen vuokra-aluejärjestelyjen käsittelylle. Rasitteen ohella kiinteistön ylä- ja alapuolisen tilan hallinta voidaan siis järjestää vuokra-aluejärjestelyllä. Kiinteistön omistajalla on oikeus perustaa kolmannelle osapuolelle käyttöoikeus omistamansa kiinteistön maanpinnan ylä- tai alapuolelle maanvuokra- tai käyttöoikeussopimuksin. Kuten jo aikaisemmin LunL:a käsitellessä todettiin, mikäli kyse on yleisestä hyödystä, voi tulla kysymykseen myös lunastustoimitus. (Tepora 2009 s.371.) Maanpinnan ylä- tai alapuolinen tila voidaan lunastaa käyttöoikeudella, mutta käyttöoikeus ei kuitenkaan kata omistusoikeuden antamaa suojaa ja mahdollisuuksia, kuten kiinnitysmahdollisuutta. (Hokkanen 2004, s. 26.) Maanvuokrasopimus taas mahdollistaa tilan kiinnittämisen ja sopimus pohjaisen siirtämisen kolmannelle osapuolelle, mutta käyttöä hankaloittaa kuitenkin sopimuksen vapaaehtoisuus, jolloin vuokraoikeutta ei voida lunastuksella mahdollistaa. Maanvuokrasopimuksen etuihin voidaan laskea kuuluvan MRL:n mukaisen rakennusluvan saannin mahdollistuminen, sillä se on MRL:n 131 §:n mukaisesti rakennuslupaan oikeuttava kohteen hallintamuoto. (Hokkanen 2004, s. 23-24.)

Maakaaren 14 luvun 2 §:n mukaan maanvuokraoikeuden tai muun toisen maahan kohdistuvan määräaikaisen käyttöoikeuden haltija on velvollinen hakemaan oikeutensa kirjaamista, jos oikeus saadaan siirtää kolmannelle kiinteistön omistajaa kuulematta ja jos alueella on tai sille saadaan sopimuksin rakentaa oikeudenhaltijalle kuuluvia rakennuksia tai laitteita. Samoin maanpinnan ylä- tai alapuolisen tilan määräaikainen vuokraoikeus on sellainen kiinteistöjen vapaata hallintaa rajoittava oikeus, että se on katsottava maakaaren 14 luvun 1 §:n mukaiseksi kirjaamiskelpoiseksi erityiseksi



oikeudeksi. Näin pyritään turvaamaan sekä vuokraajan että vuokranantajan etuja. Vuokraoikeuden kirjaamismerkinnän yksilöintitiedot lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin tulee tehdä sellaisella tavalla, että siitä ilmenee yksiselitteisesti, että kyse on esimerkiksi maanalaisesta vuokraoikeudesta ja että vertikaalitason koordinaatit ilmoittavat sen välin, missä vuokratila sijaitsee asianomaisella kiinteistöllä pystysuunnassa. Kirjaamisella mahdollistetaan myös käyttöoikeuden vakuuskäyttö. Vakuuskäyttö edellyttää, että käyttöoikeus on kirjattu lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin, ja että käyttöoikeus on vapaasti siirtokelpoinen ja varustettavissa käyttöoikeuden haltijan rakennuksilla tai laitteilla. Kiinnitys kohdistuu esimerkiksi vain maanlaiseen maanvuokraoikeuteen, eikä tällainen kiinnitys rasita sitä kiinteistöä, jonka maanpinnan alapuolelle vuokratila sijoittuu. (Tepora 2009 s. 371-373.)

Vuokra-alue on usein määritelty ainoastaan maanpintatasolla, vaikka kiinteistön hallinta ja käyttö tapahtuu aina paitsi horisontaalitasossa, myös vertikaalitasossa esimerkiksi silloin, kun kiinteistölle rakennetaan tai siitä irrotetaan maa-ainesta taikka kaivoskivennäistä. Kiinteistön ulottuvuus vertikaalitasossa voi tulla määriteltyä tapauskohtaisesti muun muassa kaavassa, kaavamääräyksessä tai rakennusluvassa. Yleinen rakentamiskehitys edellyttää, että rakentaminen voi tapahtua maan päällä teknisesti tehdyille rakennuskannelle taikka maan alla louhittuun tai muulla tavoin tehtyyn maanlaiseen tilaan. Vuokrasopimuksessa tulee sopia paitsi vuokra-ajasta, vuokraoikeuden siirtokelpoisuudesta ja siitä, että vuokramies saa rakentaa maanpinnan ylä- tai alapuoliseen tilaan tiettyjen koordinaattien puitteissa, myös vuokrasuhteen päättymisen jälkeisen ajan vastuista ja oikeuksista osapuolten kesken. (Tepora 2009 s.372.)

#### **4.4 Muu käyttöoikeus**

Muita käyttöoikeuksia on jonkin verran käsitelty jo luvussa 3 maakaaren ja lunastuslain kohdalla. Muita käyttöoikeuksia ovat oikeudet, jotka eivät oikeuta kiinteistön tai alueen täyteen hallintaan, vaan vain sen tietynlaiseen käyttöön, kuten oikeus käyttää kiinteistöllä kulkevaa tietä (Kirjaamismenettelyn käsikirja 2010, Maanmittauslaitos [verkkosivut]). Muut käyttöoikeudet kuuluvat kiinteistöön kohdistuviin erityisiin oikeuksiin ja ne kuuluvat maakaaren sääntelyalaan. Erityisellä oikeudella tarkoitetaan käyttö-, rasite-, irrottamis- ja näihin verrattavaa oikeutta toisen omistamaan kiinteistöön taikka muuhun maa- tai vesialueeseen sekä rakennukseen ja rakennelmaan (LunL 2 §).

Kuten aikaisemmin lunastuslakia käsitellessä todettiin, maanpinnan ylä- ja alapuolisen tilan lunastus omistusoikeudella on kiinteistön kaksikulotteisuudesta johtuen mahdotonta. Kohde voidaan kuitenkin lunastaa käyttöoikeudella. (Hokkanen 2004, s. 26.) Maanalainen rakentaminen onkin usein toteutettu kaupungin omistamalle maalle erityisiä oikeuksia luovuttamalla (Hokkanen 2004, s. 16). Käyttöoikeuksien kohdalla voidaan puhua toistaiseksi voimassa olevista oikeuksista ja ne voivat olla joko kirjaamiskelpoisia tai -kelvottomia. On huomioitava, että vakuuskäyttö edellyttää, että käyttöoikeus on kirjattu lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin, käyttöoikeus on vapaasti siirtokelpoinen ja varustettavissa käyttöoikeuden haltijan rakennuksilla tai laitteilla (Tepora 2009 s.372).



Kiinteistön omistaja voi luovuttaa käyttöoikeuden, jossa oikeudensaaaja saa sopimuksen mukaan esimerkiksi rakentaa alueelle rakennuksen. Käyttöoikeussopimus voi koskea myös esimerkiksi maanalaisen tilan käyttöoikeutta ja sillä luovutetaan ainoastaan siinä määritellyt oikeudet. Näin kiinteistön uudet käyttömuodot kuuluvat aina omistajalle, ei erityisen oikeuden haltijalle. Esimerkiksi maanalaisen tilan laajentunut käyttöala on näin tontin omistajan käytössä, ei erityisellä oikeudella maanpinnalle rakentaneen. (Hokkanen 2004, s. 28.) Käyttöoikeus ei kuitenkaan kata kaikissa tapauksissa omistusoikeuden antamaa suojaa ja mahdollisuuksia (Hokkanen 2004, s. 26). Esimerkiksi kiinnitys ei ole aina mahdollista (Hokkanen 2004, s. 28). Kuten aikaisemmin todettiin, vakuuskäyttö edellyttää, että käyttöoikeus on kirjattu lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin, käyttöoikeus on vapaasti siirtokelpoinen ja varustettavissa käyttöoikeuden haltijan rakennuksilla tai laitteilla. (Tepora 2009 s.372.) Käyttöoikeuksien lainsäädäntö on myös puutteellinen, jonka vuoksi esimerkiksi rakennuslupamenettely on epäselvä. Tästä johtuen voidaankin kyseenalaistaa käyttöoikeuksien käyttö kokoluokaltaan suurien maanpinnan ylä- ja alapuolisten hankkeiden toteuttamisessa. Toisaalta pelkkää maanpinnan ylä- tai alapuolista tilaa ei voida nykypäivänä lunastaa kuin käyttöoikeuksin. (Hokkanen 2004, s. 28.) Tästä johtuen onkin hyvä tarkastella esimerkkitapauksia käyttöoikeuden lunastamisesta.

#### **4.4.1 Esimerkkejä käyttöoikeuksien lunastamisesta**

Kuten aikaisemmin todettiin, maanalainen rakentaminen on usein toteutettu kaupungin omistamalle maalle erityisiä oikeuksia luovuttamalla (Hokkanen 2004, s. 16). Erityisen oikeuden lunastaminen voi myös tulla kysymykseen joissain tapauksissa. Myös valtion omistamalta maalta voidaan erityisiä oikeuksia luovuttaa tai lunastaa. Turun Kiinteistöliikelaitoksen Maanhankintapäällikkö Ilkka Uusi-Uola kertoi haastattelussa, että Turussa käyttöoikeuden lunastuksia on käytetty muun muassa Louhi-parkkihallin ja Kakolan jätevedenpuhdistamon toteutuksessa.

Turussa lakkautetun vankimielisairaala Kakolan alle rakennettu jätevedenpuhdistamo toteutettiin lunastamalla käyttöoikeus maanalaiseen tilaan. Käyttöoikeus lunastettiin valtiolta Turun kaupungille. Käyttöoikeuden lunastus perustui yleiseen etuun. MRL:n 4 §:n mukaisesti lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Aikaisemmin todettiin, että käyttöoikeuksien lainsäädäntö on puutteellinen, jonka vuoksi esimerkiksi rakennuslupamenettely on epäselvä (Hokkanen 2004, s. 28). Rakennuslupa jätevedenpuhdistamolle voitiin kuitenkin myöntää pelkän ennakkohaltuunoton perusteella. Uusi-Uola toteaa Kakolan olevan siitä erikoinen tapaus, että kymmenen vuotta sitten aloitettu lunastustoimitus on edelleen kesken, eikä esimerkiksi lunastuskorvauksien maksamisesta ole vielä varmuutta. Kaikesta huolimatta puhdistamo on ollut toiminnassa jo muutaman vuoden. (Uusi-Uola 2012.)

Toisena esimerkkinä on Turun keskustassa sijaitsevan Louhi -parkkihalli, jossa pysyvä käyttöoikeus lunastettiin erinäisiltä asunto-osakeyhtiöltä Turun kaupungille. Parkkihallin tapauksessa lunastus perustui asemakaavaan. MRL:n 96 §:n mukaisesti kunta saa asemakaava-alueella ilman erityistä lupaa lunastaa sellaisen yleisen alueen sekä sellaisen yleisen rakennuksen asemakaavan mukaisen tontin, joka asemakaavassa on tarkoitettu kunnan laitokselle tai kunnan muihin tarpeisiin. Säännös koskee myös tapauksia, joissa käyttöoikeutta rajoitetaan asemakaavassa alueella, joka kaavassa on



osoitettu käytettäväksi kunnan, kuntayhtymän tai valtion tarpeisiin maanalaista rakentamista varten (MRL 96 §). Parkkihallin tapauksessa käyttöoikeuden lunastuksesta ei maksettu korvauksia. Yläpuolella sijaitsevilla kiinteistöillä ei katsottu olevan mahdollisuutta käyttää hyödyksi näin syvällä maan alla olevaa tilaa muutenkaan, sillä parkkihalli sijaitsee 20 metrin syvyydessä. Lunastettu käyttöoikeus on sittemmin luovutettu parkkihallin pitäjälle käyttöoikeuden luovutussopimuksella, josta parkkihallin pitäjä maksaa korvauksen vuosittain. Tavanomainen vuokra-aluejärjestely ei tullut kysymykseen, sillä kyseessä oli erityinen oikeus. Uusi-Uola toteaa, että käyttöoikeuksien suurin heikkous on kuitenkin se, että ne harvoin kelpaavat vakuudeksi. Siksi tämän kaltaisilla hankkeilla rakennuttajalla tarvitsee olla pääomaa jo ennestään ryhtyäkseen hankkeen toteuttajaksi. (Uusi-Uola 2012.)

## 5 Samantapaisten hankkeiden tarkastelu

Tässä luvussa tarkastellaan, kuinka samantapaisissa hankkeissa kiinteistön kolmiulotteinen hallinta on järjestetty tai pyritty järjestämään nykyisen lainsäädännön puitteissa. Tutkimuksessa samantapaisilla hankkeilla tarkoitetaan kansihankkeita ja muita kiinteistön kolmiulotteista hallintaa vaativia hankkeita. Pääpaino tutkittavissa kohteissa on kansihankkeissa, jotka sijoittuvat maantien tai junaradan päälle. Tarkastelun tueksi on haastateltu eri hankkeissa mukana olleita tahoja. Esimerkkihaastattelukysymykset löytyvät liitteistä (Liite 2).

Ennen hankkeiden tarkastelua on hyvä ymmärtää näissä hankkeissa vallitseva kiinteistöjen omistuskäytäntö. Maantien ja rata-alueen ylle rakennettavan kannen alainen kiinteistö on lähtökohtaisesti joko valtion tai kunnan omistuksessa. Maantien tapauksessa tiealue on saattanut tulla kunnan omistukseen historiallisten tapahtumien johdosta esimerkiksi kuninkaan lahjoitusmaana. Lahjoitusmaat ovat syntyneet siten, että kuningas ja kruunu ovat luovuttaneet kaupungille keskiajalta alkaen, mutta varsinkin 1500- ja 1600-luvuilla, niiden perustamista ja laajentamista varten huomattavia maa-alueita (Hyvönen 1998, s. 124.) maantien alueelle sijoittuu voimassa oleva asemakaava, tiealueen omistukseen ja hallintaan vaikuttaa, kumpi on tullut lainvoimaiseksi ensin: asemakaava vai tiesuunnitelma. MRL 93 §:n mukaisesti asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle tieoikeus. MaantieL:n 26 §:n mukaan hyväksytty tiesuunnitelma puolestaan oikeuttaa tiesuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen. Kuitenkin MaantieL:n 58 §:n mukaan, milloin maantie sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle, taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, perustetaan tienpitäjälle omistusoikeuden sijasta tiealueeseen tieoikeus siten kuin tiesuunnitelmassa määrätään. Tästä johtuen siis tienpitäjällä on maantiealueeseen vain tieoikeus, jos tiealueen päälle on kansirakenteelle osoitettu kaavassa rakentamista. Huolimatta tästä, maantien päälle rakennettava kansirakenne vaatii silti kiinteistön kolmiulotteisen hallinnan suunnittelua, sillä tienpitäjällä on tieoikeuden haltijana vahva asema. Rautatiealueen tapauksessa kiinteistön omistajana on lähes aina valtio. Varsinkin, jos rata on edelleen käytössä, kiinteistön omistus ei ole siirrettävissä. Yleisesti valtion linjaus on, että käytössä oleville rata-alueille rakennettaessa valtio haluaa edelleenkin pitää rata-alueet omistuksessaan (Kari 2012).

### 5.1 Hämeenlinna – Hämeenlinnakeskus

Hämeenlinnakeskus -hanke sai alkunsa vuonna 2002, kun Hämeenlinnan kaupunginhallitus päätti käynnistää keskusta-alueen laajentamiseen ja moottoritien kattamiseen liittyvän selvitystyön. Hämeenlinnan kaupunki teki kaavoituspäätöksen toukokuussa 2003 ja kaava sai lainvoiman 2010. Hämeenlinnakeskus rakennetaan Helsinki-Tampere moottoritien (VT 3) päälle tulevalle 230 metrin pituiselle kannelle aivan kaupungin keskustan tuntumaan. Keskustaan ja torille on matkaa 500 metriä. Hanke koostuu yli 60 liiketilan kauppakeskuksesta, neljästä 4-6 kerroksisesta asuinrakennuksesta ja kahdesta torialueesta. NCC Property Development Oy valittiin kaupungin toimesta alueen jatkokehittäjäksi keväällä 2003. Hankkeen rakentaminen



käynnistyi moottoritien tunnelin ja kansirakenteen osalta syksyllä 2011. Hankkeella on rakennusoikeutta yhteensä 45 490 k-m<sup>2</sup>, josta kauppakeskuksella 27 800 k-m<sup>2</sup> ja asunnoilla 17 690 k-m<sup>2</sup>. Käytännössä kauppakeskus tulee sijaitsemaan maantien päällä ja asunnot sen vieressä. Katehankkeen on tarkoitus valmistua kesällä 2013 ja kauppakeskuksen syksyllä 2014. Katteen rakentaa YIT Rakennus Oy. Katteen ja tunnelin rakentamisen valmistuttua hanke jatkuu NCC Property Development Oy:n kauppakeskushankkeena. Koko hankkeen kustannusarvio on noin 160 miljoonaa euroa ja kateurakan osuus siitä on noin 30 miljoonaa euroa. NCC Property Development Oy vastaa tunnelin rakentamisesta ja Hämeenlinnan kaupunki hankkeen edellyttämistä infrastruktuurin muutoksista. Hämeenlinnan kaupungin, NCC Property Development Oy:n ja YIT Rakennus Oy:n ohella hankkeen toteuttamisessa merkittävästi mukana olevat tahot ovat Liikennevirasto valtatiehallintoviranomaisena ja Uudenmaan Elinkeino, liikenne ja ympäristökeskus tunnelin hallinnoijana. (Hämeenlinnakeskus [verkkosivut] 2012, NCC [verkkosivut] 2012, Hämeenlinnan kaupunki [verkkosivut] 2012.



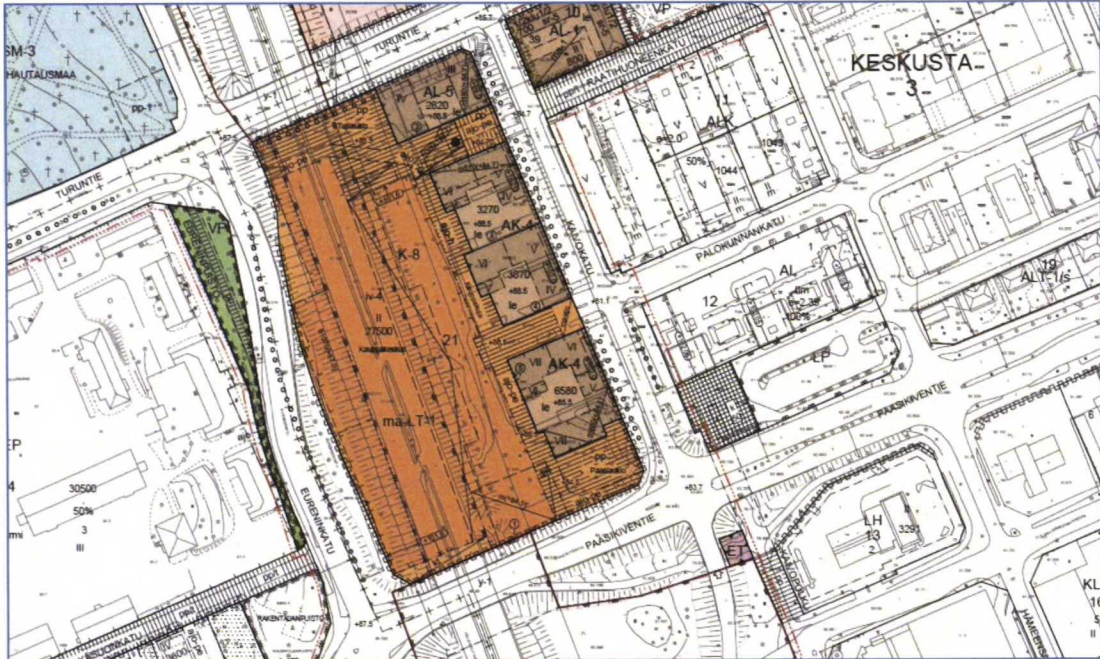
*Kuva 9 Hämeenlinnakeskus VT 3:n päällä.*



*Kuva 10 Hämeenlinnakeskuksen luonnos.*



Kauppakeskus tulee sijaitsemaan maantien päällä ja asunnot sen vieressä. Kaavassa merkintä K-8 on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa myös palveluita. Merkintä ma-LT-1 on katettu maantien tunneli ja merkinnässä erikseen painotetaan, että väylää kattavan betonikannen päälle rakentamisesta on sovittava tienpitäjän kanssa (kts. Kuva 11).



Kuva 11 Asemakaava, Hämeenlinnakeskus.

Hämeenlinnan kaupunki on tehnyt Liikenneviraston ja ELY-keskuksen kanssa sopimuksen hankkeen toteutuksesta syksyllä 2010. Sopimus määrittelee tunnelin rakentamiselle tiukat tuote- ja toteutusvaatimukset sekä reunaehdot moottoritie liikenteen häirinnälle. (Hämeenlinnakeskus [verkkosivut] 2012)

Hämeenlinnan apulaiskaupunginjohtaja Juha Isosuo kertoi haastattelussa, että maantiealue on kuninkaan vanhaa lahjoitusmaata, joka on luovutettu Hämeenlinnan kaupungille. Hämeenlinnan kaupunki omistaa täten maantienalueen ja Liikennevirastolla on tieoikeus siihen. Valtatie 3:n yli menevät liikenneväyläsilat ovat jo nyt kaupungin omistuksessa ja ne uusitaan hankkeen myötä. Koska kaupunki omistaa maantiealueen, rasitesopimuksia kannen tukirakenteiden sijoittamisesta tiealueelle ei ole tarvinnut tehdä. Jo aikaisemmin mainittu vastuusopimus, joka asettaa rakentamiselle tiukat tuote- ja toteutusvaatimukset sekä reunaehdot moottoritie liikenteen häirinnälle, on kuitenkin laadittu kaupungin ja Liikenneviraston välille. Isosuo mukaan hankkeen sopimuksien laatimiset olivat rakenteiltaan vaativia. Isosuo kertoi hankkeen olleen koko sen suunnittelun ajan useaan otteeseen julkisessa käsittelyssä. Koska hanke on omalla tavallaan pilottihanke, on se saanut myös jonkin verran vastustusta. Isosuo kertoi, ettei alun perin edes kaupungin valtuusto ollut yksimielinen hankkeen toteuttamisesta. Asemakaavasta valitettiin sekä hallinto-oikeuteen että korkeimpaan hallinto-oikeuteen, mutta valitukset hylättiin. (Isosuo 2012.)



## 5.2 Rovaniemi – Revontuli-kauppakeskus

Rovaniemellä ajatus kattamisesta syntyi jo 1980-luvulla, kun paikallislehti esitti arkkitehti Risto Suikin hahmotteleman kattamiskaavan vuonna 1982. Kaupunki jatkoi idean kehittelyä ja vuonna 1992 Rovaniemen kaupunki ja Tielaitos teettivät selvityksen nelostien kattamiseksi. Valtatielle liittyvän pysäköintilaitoksen toiminnallinen selvitys laadittiin vuonna 1995. Suunnittelu eteni ja elokuussa 1996 Tielaitoksen Lapin tiepiiri sekä Rovaniemen kaupunki allekirjoittivat sopimuksen VT 4:n kattamisesta. Kattamiskaava edellytti yhteistä näkemystä ja tavoitetilaa kaupungin, tieviranomaisen ja liikekiinteistöt omistavien yrittäjien kanssa. Ensimmäinen kattamisen mahdollistava asemakaava valmistui 1990-luvun loppupuolella ja se vahvistuikin 17.5.1999. Asemakaavalla mahdollistettiin kahden kehäkadun sekä VT 4-väliin sijoittuvan korttelin (254) laajentuminen ulokkeena nelosten päälle (kaavassa merkinnällä ul 254). Kaavan tehtiin vielä muutoksia, sillä muun muassa Kukkola-yhtiöiden omistaja Seppo Kukkola teki Kauppakeskus Revontuli Oy:n nimissä aloitteen asemakaavan muuttamiseksi vuonna 2004. Kukkola-yhtiöt omistivat tuolloin korttelin 254 kiinteistöt. Vuonna 2006 hyväksytyn asemakaavan muutoksen mukaan rakennusoikeutta tuli kortteliin 254 lähes 26 500 k-m<sup>2</sup>:iin ja kortteliin 72 lähes 19 000 k-m<sup>2</sup>:iin. Paikoitusta varten asemakaavassa osoitettiin rakennusoikeutta yhteensä lähes 34 000 k-m<sup>2</sup>. Näin suuret rakennusoikeudet ovat Rovaniemen keskustassa merkittävän suuria. (Outila 2008, s. 39.) Revontuli-kauppakeskuksen rakennuttajana toimi Kukkola-Yhtiöt. Kauppakeskuksen rakentaminen maksoi noin 43 miljoonaa euroa. (Lättilä 2007.) Kukkola-yhtiöiden omistama Kauppakeskus Revontuli Oy ja Skanska Talonrakennus Oy solmivat urakkasopimuksen keskuksen rakennuttamisesta vuonna 2006 (Skanska [verkkosivut] 2006.) Revontulen avajaiset pidettiin 7.12.2007. Kauppakeskuksessa on 31 500 m<sup>2</sup>, josta liiketilaa 21 000 m<sup>2</sup>. Kannen yksikerroksiseen osaan sijoittuu lähes 200 metriä pitkä kävely-/kauppakatu, joka kulkee pohjois-eteläsuuntaisesti läpi koko liikerakennuksen. Ajotunnelin pituus on 170 metriä. Viisikerroksinen toimistorakennus sijoittuu kortteliin 254, johon myös varsinainen kansi liittyy. Revontuli on poikkeuksellinen hanke erityisesti sen vuoksi, että se sijaitsee 4-tien päällä ja vieläpä niin, että rakennus ja tie ovat toiminnallisesti yhteydessä toisiinsa. (Outila 2008, s. 39.) Nelostieltä on siis suorat yhteydet pysäköintitiloihin. Vuonna 2007 Kukkola-yhtiöt myivät kauppakeskuksen Brittiläiselle kiinteistöyhtiö Boulbeelle 65 miljoonalla eurolla (Lättilä 2008).



Kuva 12 Revontuli-kauppakeskus.





Kuva 13 Asemakaava, Revontuli.

Kuten aikaisemmin todettiin, kannen rakentaminen on mahdollistettu ulokkeena liikenneväylän päälle. Tunnelin alue on kaavassa liikenneväylä ja kaavamerkinnässä ul 254 todetaan, että liikenneväylän ylittää kortteliin 254 kuuluva uloke. Kaavan mukaan ulokkeelle ei saa sijoittaa asuntoja. (Rovaniemen kaupungin asemakaava 2012.) Kaupungeingeodeetti Taina Lehtinen kertoo, että suunnittelussa pyrittiin mahdollisimman lähelle niin sanottua 3D-kiinteistöjärjestelyä. Tämä toteutuu parhaiten, kun käytetään tonttiin kuuluvaa uloketta valtatie yli. Siksi muun muassa muita vaihtoehtoja ei mietitty. Kannen alla oleva tiealue on valtion omistuksessa. Alueen kaavassa todetaan, että tiealueelle saa sijoittaa yläpuolisen rakentamisen vaatimia kantavia rakenteita, jotka eivät haittaa tien käyttöä. Lehtinen toteaa, että rasitesopimuksia esimerkiksi tolppien sijoittamisesta ei ole tehty ja täten Revontuli-hankkeessa valtiolle ei ole maksettu korvauksia tukirakenteiden sijoittamisesta tiealueelle. Lehtinen kertoo, että kannen rakennusoikeus on merkittynä korttelissa 254 ja kannen omistaja on sama kuin tontin omistaja. Kaupunki on siirtänyt kaikki kannesta johtuvat velvoitteensa ja vastuunsa kattamishankkeen toteuttajalle maankäyttö-sopimuksella, joten kaikista kustannuksista vastaa yksityinen taho. Kaupungin pääperiaatteena oli muutoinkin siirtää kaikki kattamishankkeeseen liittyvät kustannukset hankkeen toteuttajille eli maanomistajille ja kaupunki laati vain hankkeen mahdollistavan asemakaavan. Lehtinen toteaa, että kaupungin kannalta saatiin lisää keskusta-alueelle pysäköintitilaa, joka pääasiassa palvelee kattamishankkeen liikkeitä, mutta myös koko keskustan aluetta. Lehtisen mukaan sopimuksen laatiminen oli työlästä, koska asemakaavaa muutettiin useampaan otteeseen ja sopimusta jouduttiin päivittämään. Suurin ongelma oli, että sopimuksen osapuolina oli kaksi yksityistä maanomistajaa, jotka eivät toteuttaneet hanketta yhteistyössä, vaan riitautuivat kesken toteutuksen. (Lehtinen 2012.)



### 5.3 Helsinki – Keski-Pasila

Tulevaisuuden Pasilasta halutaan rakentaa moderni, tiivis, dynaaminen ja vetovoimainen työ- ja asuinalue, jolla on kansainvälistä kilpailukykyä. Koko Pasilan alueelle on tarkoitus rakentaa jopa miljoona kerrosneliömetriä uutta toimitilaa ja lähes 500 000 k-m<sup>2</sup> uusia asuntoja. Tämä tarkoittaa yli 40 000 uutta työpaikkaa ja noin 12 000 uutta asukasta. Pasilan rautatieasema on Suomen vilkkain, ja muut liikenneyhteydet ovat erinomaiset. Pasilan ja eteläisen Helsingin joukkoliikenteeseen on suunnitteilla myös Pisara-rata. Tämä kantakaupungin tunnelirata yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiraitteet rakenteilla olevaan Kehärataan. Pasilasta reitti on avoinna myös maailmalle, sillä lentokenttä on lyhyen ajomatkan päässä, ja tulevaisuudessa matka sinne tahtuu myös raiteita pitkin junalla. Töölö–Pasila-metroyhteys tarjoaa toteutuessaan nopean linkin Helsingin keskustan kautta itään ja länteen. (Pasila one [internetsivut].) Rautateiden toiminnoissa tehtyjen muutosten seurauksena Keski-Pasilassa vapautuu yhteensä noin 18,3 hehtaarin suuruiset alueet muille toiminnoille. Tilaa vapautuu raideliikenteen toimintojen osittain siirryttyä Vuosaaren uudelle satama-alueelle. Merkittävä osa alueesta jää edelleenkin raideliikenteen käyttöön. Pasilan laajennus ratapiha-alueelle lähti liikkeelle poliittisesta päätöksestä siirtää tavaraliikenne Vuosaaren satamaan. Suomen valtio omistaa Pasilan alueista noin 84 prosenttia ja Helsingin kaupunki noin 16 prosenttia. Valtion ja kaupungin kesken on solmittu aiesopimus Keski-Pasilan maankäytön periaateratkaisuista. Sopimuksen mukaan kaupunki ryhtyy toimenpiteisiin asemakaavan laatimiseksi ja muuttamiseksi siten, että sopimusalueet osoitetaan asuin-, liike-, toimisto ja yleisten rakennusten korttelialueeksi tarvittavine yleisine alueineen. Suunnittelun lähtökohtana on korttelirakenne, jossa maanvaraisen rakentamisen osuus on mahdollisimman laajaa. Tavoitteessa määriteltiin, että koko sopimusalueella on kaavarunkotasoinen maankäytön suunnitelma ja aloitusalueeksi myöhemmin valittavalla osa-alueella voimassa oleva asemakaava tavaraliikenteen loputtua alueelta. (Keski-Pasila [verkkosivut].)

Vapautuvalle ratapiha-alueelle järjestettiin keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu 2011–2013. Luovutettava rakennusoikeus oli 100 000–140 000 k-m<sup>2</sup> ja se sisälsi liiketiloja, asumista, palveluita sekä julkisen liikenteen tiloja. Kilpailun tarkoituksena oli valita hankkeelle tai sen keskeiselle osalle toteuttaja. Kilpailusta karsiutui kolme ehdokasta, Sponda Oyj, YIT Rakennus Oy ja NCC Property Development Oy/NCC Rakennus Oy, joiden välillä valinta toteuttajasta suoritetaan. Vuoden 2013 puoleenväliin mennessä sopimukset alueen suunnittelusta ja toteuttamisesta pitäisivät olla valmiina. Hankkeessa tiiviisti mukana olleita tahoja ovat Helsingin kaupunki, Senaatti-kiinteistöt ja Liikennevirasto. Keski-Pasilan rakentaminen olisi tarkoitus alkaa 2015, jolloin asemakaavaa saataisiin valmiiksi. Alueen olisi tarkoitus valmistua vuoteen 2023 mennessä. (Pasila one [verkkosivut].)





*Kuva 14 Pasilan luonnos.*

Pasilan osayleiskaava mahdollistaa kansirakenteen, mutta Senaatti-kiinteistöt Kehityskiinteistöt-toimialan johtava asiantuntija Antti Kari toteaa haastattelussa, ettei rautatien päälle ole tällä hetkellä suunnitteilla suurimittakaavaisia kansirakenteita. Pasilan aseman ja uuden kauppakeskuksen on kuitenkin tarkoitus laajentua länteen, jolloin kanta tulee uuden lisäraiteen päälle. Kari toteaa, että rata-alueille rakennettaessa valtio haluaa edelleenkin pitää käytössä olevat rata-alueet omistuksessaan. Keski-Pasilassa valtio aikoo luopua käytöstä poistuneesta rautatiealueesta (alaratapiha) kaavoituksen jälkeen tai sen aikana. Periaatteena on, että alueiden pitäminen valtion omistuksessa ei ole valtion kiinteistöstrategian mukaista jollei valtiolla ole omaa käyttöä alueelle. Valtio siis luopuu kaikista Keski-Pasilan maa-alueistaan, koska valtio ei tarvitse alueita omaan käyttöönsä. Kari toteaa, että Helsingin kaupunki tosin toimii itselleen tulevien tonttien osalta omien periaatteiden mukaisesti. Kari toteaa, että asema ja uusi kauppakeskus laajenee käytössä olevan radan päälle. Tästä johtuen Keski-Pasila -hankkeessa aiotaan Pasilan asemaan liittyvä rakennusoikeus kiinnittää radan viereen kapealle tontille. Kapea tontti muodostetaan aseman itäosaan Ratapihantien ja itäisimmän raiteen väliin. Kapea tontti siirretään suoraan Kiinteistö Oy Pasilan Aseman omistukseen. Karin mukaan tämä ratkaisu koettiin selkeäksi toteuttaa. Kari toteaa, että tontti muodostetaan tulevan asemakaavan yhteydessä, mikä ei kuitenkaan vielä takaa, että aseman päälle rakennettaisiin uutta. Onkin todennäköistä, että itse asema laajenee pääsääntöisesti vain ylöspäin. (Kari 2012.)

Keski-Pasila -hankkeessa on katsottu tarpeelliseksi tehdä kiinteistöjen yhteisjärjestelysopimus. Kari kertoo, että MRL:n mukainen yhteisjärjestelysopimus koskee koko Pasilan asemaa, sen alla olevaa rata-aluetta ja tulevaa keskustakorttelia sitä leikkaavine uusine katuineen. Karin mukaan uusissa rautatiealueelle sijoittuvissa hankkeissa valtion yleinen kanta on, ettei se ota vastuuta riskistä, joka saattaa aiheutua radan pidolle tai rataliikenteelle. Tällaisia uusia hankkeita ovat muun muassa Tampereen Keskusareena ja Hämeenlinnakeskus. Yleensäkin ehdoton edellytys on, että rakentamisesta tai käytöstä ei aiheutuisi merkittävää haittaa. Tämän vuoksi valtion ja kaupungin välillä on tehtävä vastuusopimus rakentamisen ja käytön aikaisesta menettelystä. Vaikka kaupunki voi siirtää vastuun rakennuttajalle ja käyttäjille, on huomioitava, että viime kädessä kaupunki on vastuussa aiheutuvista haitoista valtioon nähden. Karin mukaan Keski-Pasila -hankkeessa yhteistyö eri osapuolten välillä on sujunut hyvin. Esimerkiksi Tampereen Keskusareena -hankkeen sopimuksien laatimiseen liittyvistä hankaluuksista on opittu. Kari painottaa, että onnistuakseen tämän



kaltaisissa hankkeissa on myös oltava selkeä etenemistapa ja hanketta eteenpäin vievä organisaation nimittäminen hankkeelle heti suunnittelun alkuvaiheessa on erityisen tärkeää. (Kari 2012.)

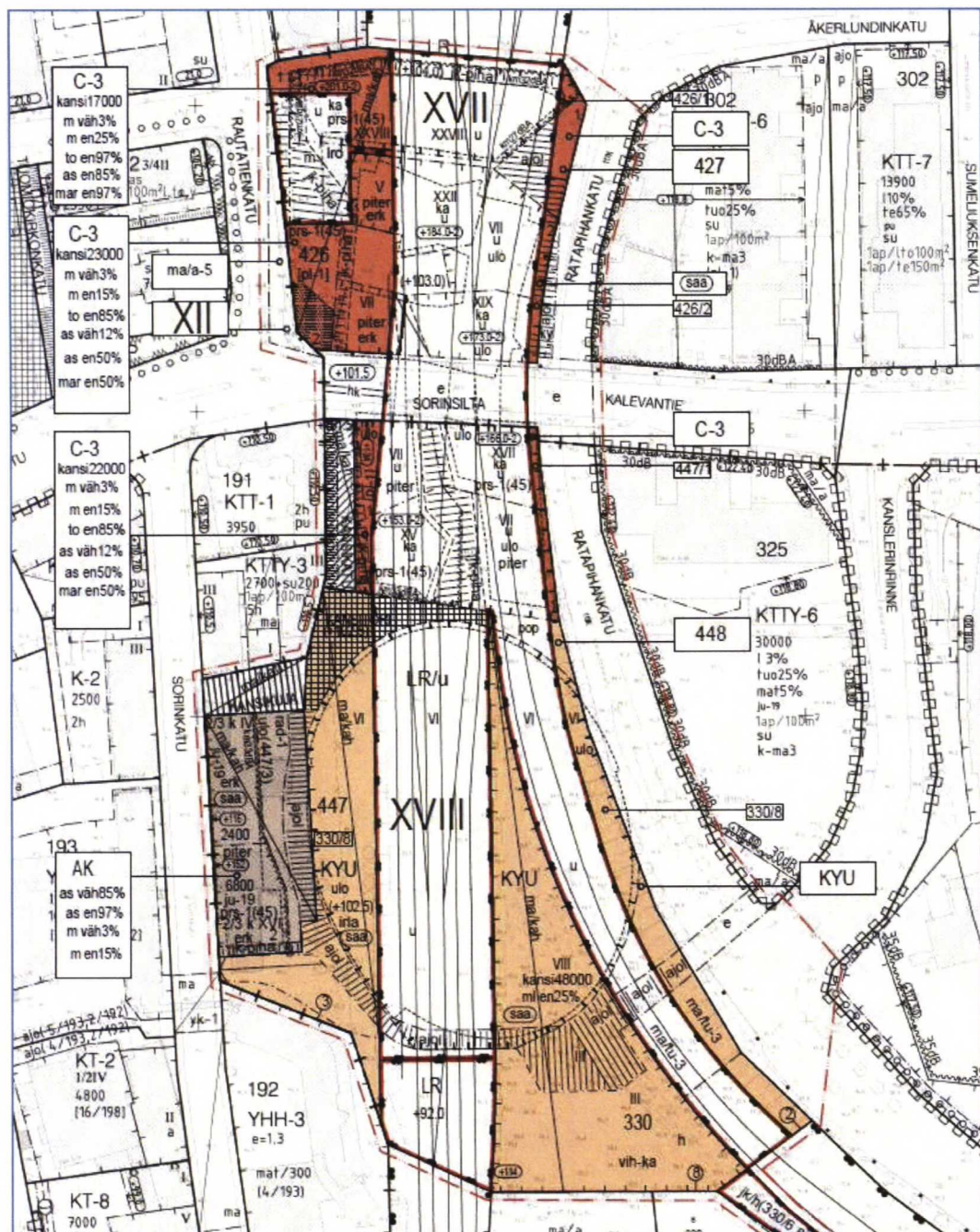
## 5.4 Tampere – Keskusareena

Tampereen ydinkeskustaan, junaradan päälle tulevalle kansirakenteelle, on suunniteltu monitoimiareena, Tampereen Keskusareena, jonka kokonaislaajuus on lähes 50 000 k-m<sup>2</sup>. Lisäksi kannelle on tulossa toimisto- ja liiketiloja sekä asuntoja, hotelli ja toritiloja yhteensä runsaat 60 000 k-m<sup>2</sup>. Arkkitehtitoimisto Studio Daniel Libeskind on laatinut alueelle visiosuunnitelman, jossa alueella on korkeita tornimaisia rakennuksia. Mukana hankkeen toteuttamisessa on Tampereen kaupungin lisäksi ollut Liikennevirasto, NCC-yhtiöt, WSP Finland Oy, Tampereen Keskusareenan Kiinteistö Oy, VR ja SRV-yhtiöt. Koko hankkeen kustannusarvio on 400 miljoonaa euroa, josta areenaan osuus on 124 miljoonaa euroa. (NCC [verkkosivut] 2012.) Kannen pituus on noin 375 metriä ja kannen kustannukset ovat 60 miljoonaa euroa (Nurminen 2012.) Tampereen kaupunki teki keväällä 2010 periaatepäätöksen hankkeen toteuttamiseksi ja kesäkuussa 2011 kaupunginvaltuusto hyväksyi hanketta koskevan asemakaavan muutoksen (NCC [verkkosivut] 2012). Alueen asemakaavasta valitettiin ja päätöstä vaadittiin kumottavaksi muun muassa maankäyttö- ja rakennuslain vastaisena. Valituksen mukaan asemakaava ei ollut yleiskaavan mukainen, se heikentää alueen turvallisuutta ja alentaa asuinympäristön laatua ja rakennustaiteellista arvoa. Lisäksi asemakaavassa ei ollut valituksen mukaan huomioitu lisääntyvää liikennettä. Hallinto-oikeuden ratkaisu oli, että kaavamuutoksen kaupunkikuvallisia vaikutuksia on selvitetty ja vaikutuksia arvioitu riittävän laajasti ja monipuolisesti. Asemakaavasta on valitettu vielä muun muassa maankäyttö- ja rakennuslain vastaisena Korkeimpaan hallinto-oikeuteen ja kaava on vielä vahvistamatta. (YLE [verkkosivut].) Tampereen kaupungin Kiinteistötoimen Kiinteistöjohtaja Mikko Nurminen kertoi haastattelussa suunnittelun lähteneen kaupungin omasta tarpeesta, jolloin NCC ehdotti rautatielle rakentamista. Keskusareena -hankkeessakin vastuu rakentamisen sekä käytön aikaisista vahingoista ja haitoista on kaupungilla, ja kaupunki vastaavasti pyrkii siirtämään vastuun rakennuttajalle ja käyttäjille. Vastuusopimuksen laatiminen on vielä kesken. (Nurminen 2012.)



*Kuva 15 Tampereen Keskusareena.*





*Kuva 16 Asemakaava, Keskusareena.*

Kannen rakentaminen on kaavassa ratkaistu merkittävällä rautatien alue kaavamerkinnällä LR/u. Merkinnän mukaan alue on rautatiealue, jonka päälle saa rakentaa siihen rajoittuvaan kortteliin tai muuhun alueeseen kuuluvan ulokkeen. Ulokkeen alle saa rakentaa kansirakenteita ja kortteliin kuuluvia rakennuksia. Liikennealueelle saa sijoittaa päälle rakentamisen edellyttämiä kantavia rakenteita, jotka eivät haittaa liikennealueen käyttöä. Päälle rakentajan tulee ennen rakentamista hankkia lupa liikennevirastolta, joka antaa rakentamista koskevat yksityiskohtaiset ehdot. Ennen rakennusluvan myöntämistä suunnitelmasta on hankittava rautatieviranomaisen lausunto. (Keskusareenan asemakaavaehdotus 2012.) Tampereen kaupunki ja



Liikennevirasto ovat tehneet esisopimuksen kiinteistökaupasta. Esisopimus koskee kaavassa alueita merkinnällä KYU ja C-3. KYU merkinnällä olevat alueet ovat liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuri- ja urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueita. C-3 merkinnällä olevat alueet ovat keskustatoimintojen korttelialuetta, jolle voidaan rakentaa liike-, majoituspalvelu-, asuin- sekä toimistorakennuksia erikseen määrätyssä suhteessa. Korttelialueella sallitaan rakennusten välisten tilojen kattaminen. Esisopimuksessa on maininta myös Liikenneviraston ja Tampereen kaupungin välille tehtävästä sopimuksesta rasiteoikeudesta rata-alueelle kannen tukirakenteita varten. Tukipilareiden sijoittamisesta rautatiealueelle Liikennevirasto perii käyttöoikeusvastiketta vuosittain. (Kiinteistökaupan esisopimus, Tampereen Keskusareena 2011.)

Nurminen toteaa, että radan päälle rakentaminen on haastavampaa kuin maantien päälle rakentaminen. Jotta hankkeen toteuttaminen onnistuu, on hankkeessa oltava hankevastaava. Valtio ei ole ollut mukana suoranaيسissa ohjausryhmässä, jossa kaupunki ja NCC ovat suuressa roolissa, mutta Liikenneviraston puolelta on esimerkiksi tullut kiinteistökaupan esisopimuksen laadinta. Ohjausryhmä on myös jakaantunut alatyöryhmiin. Ohjausryhmän tarkoituksena on ollut viestinnän suunnittelu ja toteutus, rahoituksen miettiminen sekä linjaukset muun muassa kaavoituksesta ja sopimuksista. Nurminen toteaa, että hankkeen toteutus on toki ollut työlästä ja haastavaa. (Nurminen 2012.) Tähän vaikuttaa jo sekin, että hankkeen toteuttaminen on rakennusteknillisesti haastava, sillä kokemuksia vastaavanlaisista hankkeista on vähän. Käytössä oleva junarata asettaa myös rajoituksia rakennustyölle. (NCC [verkkosivut] 2012.)

## 6 Johtopäätökset

Kuten kaikessa rakentamisessa, myös maanteiden ja rautateiden päälle rakennettaessa ja on noudatettava rakentamista ohjaavia lakeja. Kannen hallintaa järjestettäessä on taas noudatettava omia lakejaan. Näitä lakeja ovat kiinteistönmuodostamislaki, maankäyttö- ja rakennuslaki, maanvuokralaki, maakaari, laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta sekä maanteiden ja rautateiden päälle rakennettaessa erityisesti maantielaki ja ratalaki. 3D-kiinteistönmuodostuksen mahdollistuminen tarkoittaisi kiinteistönmuodostamislain päivittämistä. On kuitenkin muistettava, että kiinteistönmuodostamislaki on vain yksi niistä laeista, joita kansihankkeissa maantien tai junaradan päälle rakennettaessa ja hallintaa järjestettäessä on noudatettava. Ennen tutkimustulosten kokoamista ja analysointia, on hyvä pohtia miten 3D-kiinteistönmuodostuksen mahdollistuminen vaikuttaisi kansihankkeiden toteuttamiseen. Vaikka 3D-kiinteistön muodostaminen tulisi voimaan, kannen rakentaminen toisen kiinteistön päälle vaatisi vastaisuudessakin tarkkaa suunnittelua. Yhtäläillä kansihankkeissa, jotka sijoittuvat maantien tai junaradan päälle, tarvittaisiin tiivistä yhteistyötä Liikenneviraston ja muiden tahojen kanssa. Vaikka tulevaisuudessa kaksi kiinteistöä voisi sijaita päällekkäin tai limittäin, varsinkin vastuusopimuksia rakentamisen ja käytön aikaisesta menettelystä jouduttaisiin edelleen laatimaan. Voidaankin todeta, että valtiolla, tien- ja radanpitäjänä, tulee edelleen olemaan vahva rooli tällaisissa kansihankkeissa. On myös tiedostettava, että valtiolla on hankkeissa usein myös monia rooleja. Elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus on suunnittelun alkuvaiheessa keskeisessä asemassa. Muun muassa Hämeenlinnakeskus -hankkeessa alustavat sopimukset hankkeen toteuttamisesta on tehty ELY-keskuksen kanssa. Myöhemmässä vaiheessa sovitaan vastuusopimuksista Liikenneviraston kanssa, joka vastaa liikenneväylistä ja liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisesta kehittämisestä. Keski-Pasila -hankkeessa keskeisessä asemassa taas on ollut Senaatti-kiinteistöt, joka vastaa valtion kiinteistövarallisuuden hallinnasta. Ratapiha-alueen poistuttua käytöstä, valtiolla ei enää ole käyttöä alueelle ja tällöin Senaatti-kiinteistöllä on valtuudet myydä valtion omistama alue.

Lunastaminen tulee olemaan yksi tärkeistä pohdittavista asioista ennen kuin 3D-kiinteistönmuodostus voi astua voimaan. Maanalaisten tilojen käyttöoikeuksia voidaan lunastaa jo nyt nykylaisäädännön keinoin ja siksi tulevaisuudessa ehkä myös omistusoikeudella. Maanalaisten tilojen lunastaminen omistusoikeudella voidaan sallia, jos yläpuolella sijaitsevilla kiinteistöillä ei katsota olevan mahdollisuutta käyttää maanalaista tilaa hyödyksi. Majamaa totesi lausunnossaan koskien 3D-kiinteistöjärjestelmän perustamiseen mahdollisesti liittyviä oikeudellisia ongelmia (kts. 2.1), että maanpäällisen 3D-kiinteistön muodostaminen ja kiinteistön rakentaminen ei voi tapahtua vastoin peruskiinteistön omistajan suostumusta, sillä esimerkiksi kansirakennelma vaikuttaa niin suurella määrällä peruskiinteistön omistajaan ja maapohjan vastaiseen käyttöön. Täten maanpäällisen 3D-kiinteistön muodostaminen suhteessa peruskiinteistön omistajaan tulisi Majamaan mukaan perustua aina vapaaehtoisuuteen. Majamaan lausunnosta voi päätellä, että maanpäällisen 3D-kiinteistötilan lunastaminen ei tulisi mahdolliseksi silloin kun 3D-kiinteistön muodostaminen mahdollistuu. On kuitenkin muistettava, että lunastuslain 4 §:n mukaan lunastaa saadaan, kun yleinen tarve sitä vaatii. Täten Majamaan mainitsema vapaaehtoisuus ei välttämättä tule olemaan ehdoton edellytys maanpäällisen 3D-



kiinteistön muodostamiselle. Maanpäällisen 3D-kiinteistön lunastuksessa tulisi tarkastella mikä on lunastuksen kohteena olevan kiinteistön käyttötarkoitus ja mihin tarkoituksiin lunastettavaa 3D-kiinteistöä tullaan käyttämään. Voidaan ajatella tilanne, jossa liikekiinteistön päältä lunastetaan yleiseen tarpeeseen 3D-kiinteistötila esimerkiksi ylhäällä radan päällä kulkevaa ilmajunaa (skytrain) varten. Tällaisessa tapauksessa lunastamisesta saatava hyöty yleiselle edulle voidaan katsoa olevan suurempi kuin yksityiselle edulle koituva haitta. Voidaankin arvella, että sekä maanpäällisten että maanalaisten 3D-kiinteistöjen lunastaminen omistusoikeudella voi tulevaisuudessa olla mahdollista.

Työssä tutkittiin hankkeita, jotka sijoittuvat maanteiden tai rata-alueiden päälle. Olemassa olevien maanteiden päälle rakentaminen ei näyttäisi olevan kannen hallinnan kannalta suuria ongelmia, sillä MRL:n 93 §:n mukaisesti asemakaava-alueeseen sisältyvä tienpitäjän omistama maantien tiealue siirtyy korvauksetta kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan ja tiealueeseen syntyy samalla tienpitäjälle maantielaissa tarkoitettu tieoikeus. Lisäksi MaantieL:n 58 §:n mukaan, milloin maantie sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, perustetaan tienpitäjälle omistusoikeuden sijasta tiealueeseen tieoikeus siten kuin tiesuunnitelmassa määrätään. Rakennusoikeutta omaavan kannen rakentaminen maantien päälle ja tien vieminen tunneliin, johtaa siis tilanteeseen, jossa tienpitäjälle perustetaan omistusoikeuden sijasta tieoikeus. Myös maanteiden päälle rakennettaessa valtio velvoittaa vastuusopimuksen tekoa rakentamisen ja käytön aikaisesta menettelystä.

Rata-alueen päälle rakennettaessa on tehtävä tiivistä yhteistyötä Liikenneviraston kanssa. Jos rata-alue on edelleen käytössä, valtion linjauksen mukaan kiinteistöjä ei lähtökohtaisesti myydä pois valtiolta. Valtio velvoittaa myös vastuusopimuksen tekoa, jos alueelle halutaan rakentaa. Kaupungin on otettava vastuu riskistä, joka voi aiheutua joko käytön tai rakentamisen aikana. Vastuu on otettava sekä onnettomuuksista että mahdollisista rataliikenteen katkoista. Lähtökohtaisesti edellytys on, että rakentamisesta tai käytöstä ei aiheutuisi merkittävästi haittaa. Vaikka kaupunki voi siirtää osan vastuusta rakennuttajalle ja käyttäjille, on huomioitava, että viime kädessä kaupunki on vastuussa aiheutuvista haitoista ja vahingoista. Tällä kannanotolla on varmastikin juurensa ratalaissa. RataL 36 §:n mukaan lupa rata-alueella rakentamiseen voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä merkittävää haittaa radanpidolle, eikä työtä tai laitteiden sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Lupa voidaan liittää vaaran tai haitan torjumiseksi tarpeellisia ehtoja ja luvansaaaja on velvollinen tekemään rakennelman tai laitteen ja pitämään sen kunnossa radanpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Jos rakennelman tai laitteen käyttämisestä aiheutuu ennakoimatonta vaaraa liikenteelle tai merkittävää haittaa radanpidolle, on luvansaaaja velvollinen kustannuksellaan tekemään radanpitäjän vaatimat muutokset tai siirtämään taikka poistamaan rakennelman tai laitteen. (RataL 36 §.)

Samantapaisia hankkeita tarkasteltaessa on voitu huomata, että jokaisella hankkeella on omat erityispiirteensä. Erilaisia muuttujia on monia, eikä täysin samanlaista hanketta ole. Toinen huomion arvoinen asia on, että varsinkin junaratojen päälle rakennettavia



hankkeita on erittäin vähän, joten vertailu kohteita ei ole kovinkaan montaa. Tämä saattaa johtua useistakin syistä. Ensinnäkin kansirakenteet ovat kalliita toteuttaa, eikä niihin ole järkevää ryhtyä, jolleivät ne ole taloudellisesti kannattavia. Kannen päälle pitää saada kaavoitettua tarpeeksi rakennusoikeutta, jotta sen rakentaminen olisi perusteltua. Usein tämä tarkoittaa korkeita rakennuksia, joihin kovinkaan monilla kunnilla ei ole edellytyksiä Suomessa ryhtyä. Korkearakentaminen on mahdollista lähinnä Suomen suurimmissa kunnissa. Muutoin riski, että uusien rakennusten käyttöaste jää liian pieneksi, on turhan suuri. Suurimmissa kunnissa on myös enemmän tarvetta keskusta-alueiden tiivistämiselle, sillä uutta rakentamistilaa on niukasti. Toinen syy miksi kansirakenteita ei ole rakennettu junaratojen päälle on varmastikin 3D-kiinteistöjen muodostamisen mahdollistavan lain puuttuminen. Ilman selkeää järjestelmää on ongelmallista ryhtyä hankkeisiin, joissa pelkästään jo kansirakenteen hallinnan järjestäminen vaatii huomattavasti aikaa ja muita resursseja. Kauko Viitanen totesi jo 2000-uvun alussa (kts. 2.1), että Suomen järjestelmässä ei ole yhtä akuutteja paineita 3D-kiinteistönmuodostamiseen siirtymiseen kuin monissa muissa maissa. Tarvetta vähentää hyvin toimiva ja monilta osin kolmiulotteisen kiinteistömarkkinat mahdollistava asunto-osakeyhtiöjärjestelmä.

Ongelmia tutkittavissa hankkeissa on syntynyt lähinnä sopimusten laatimisessa ja ne ovat liittyneet sopimusten yksityiskohtien hiomiseen tai osapuolten riitautumiseen. Sopimusosapuolina ovat olleet ensin valtio ja kunta ja myöhemmin kunta ja yksityiset yritykset. Monet sopimusten laatimiseen liittyvät ongelmat on kuitenkin jo ratkaistu samantapaisissa hankkeissa. Siksi sopimusten laatimiseen kuluva aika on varmasti lyhyempi ja sopimukseen tulevat yksityiskohdat selkeämmin tiedossa vastaisuudessa. Haastatteluissa selvisi myös, että hankkeista tullut kritiikki on yleensä liittynyt lähinnä asemakaavan sisältöön, kuten rakennusten kerrosluku. Myös itse kansirakenteen rakentaminen on saanut kritiikkiä, sillä se on saatettu nähdä muun muassa liian kalliina ratkaisuna. Kansirakenteen rakentamisen kannattavuus on kuitenkin laskettavissa ja näin ollen myös perusteltavissa. Tässä laskelmassa olisi hyvä huomioida koko alueen vaikutus muun muassa seudun työllisyyteen sekä yhteiskunnalliset ja sosiaaliset vaikutukset seudun hyvinvointiin. Haastatteluissa tuli esille myös hankkeen etenemiseen liittyneet ongelmat. Haastattelujen perusteella voidaan todeta, että hankkeesta vastaavan organisaatio on tärkeässä asemassa. Selkeän etenemistavan ja hankevastaavan nimittäminen jo suunnittelun alku vaiheessa on paras keino välttää hankkeen viivästymiseltä. Yhteinen päämäärä ja kaikkien osapuolten luotto hankevastaavan takaavat hankkeen sujuvan etenemisen.

Kansihankkeita toteutettaessa maantien tai junaradan päälle, yleinen kaavamerkintätapa on merkitä kansi ulokkeena viereiseltä kiinteistöltä. Näin on toimittu niissä tapauksissa, joissa alla kulkeva väylä on valtion omistuksessa. Kuten Lehtinen totesi (kts. 5.2), keinotekoinen 3D-kiinteistöjärjestely toteutuu parhaiten, kun käytetään tonttiin kuuluvaa uloketta väylän yli. Hämeenlinnakeskus -hankkeessa kaavamerkintä on hieman erilainen. Asemakaavassa kansi on merkitty katetuksi maantien tunneliksi. Hämeenlinnakeskus -hankkeessa maantienalueen omistaa kuitenkin Hämeenlinnan kaupunki. Hankkeita tarkasteltaessa huomattiin myös, että usein kannen päälle ei saa sijoittaa asuntoja. Useimmissa hankkeissa on koettu riskittömämmäksi sijoittaa kappakeskus tai puistoalue kannen päälle kansirakenteen ylläpidon kannalta. Näin voidaan vähentää tahoja, joiden tulee huolehtia kannen ylläpidosta ja turvallisuudesta.



On kuitenkin huomioitava, että pelkän puistoalueen sijoittaminen kannelle ei ole taloudellisesti järkevää. Kuten aikaisemmin todettiin, kansirakenteen päälle tulisi saada kaavoitettua tarpeeksi rakennusoikeutta, jotta sen rakentaminen olisi perusteltua. Vaikka Turun Matkakeskus -hankkeessa kannelle ei olla sijoittamassa asuntoja ja Tampereen Keskusareena -hankkeessa kannelle niitä on sijoitettu, voidaan Keskusareena -hankkeen kuitenkin katsoa olevan lähimpänä Turun Matkakeskus -hanketta. Molemmat hankkeet sijoittuvat puhtaasti rata-alueen päälle ja rautatieaseman on tarkoitus sijoittua kannen alle. Lisäksi kannen tarkoituksena on kahden erillisen kaupungin osan yhdistäminen toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Täten Tampereen Keskusareena -hanke on joiltain osin erinomainen vertailukohde Turun Matkakeskus -hankkeelle. Alla olevassa taulukossa on vielä tiivistettynä muutamia haastatteluissa ja selvitystyössä esille tulleita seikkoja eri hankkeista.

Hanke	Kuvaus	Käyttötarkoitus kannella	Rakennusoikeutta (k-m <sup>2</sup> )	Kannen päällä (k-m <sup>2</sup> )	Hallinnan järjestelytapa	Hankkeen kokonaiskustannukset	Kansirakenteen osuus kustannuksista
Hämeenlinna-keskus	Kansihanke	Kauppakeskus	45 490	45 490	Maantien omistaa kaupunki, valtiolla käyttöoikeus tiehen	160 m€	30 m€ (josta katuja järjestelyjen muutokset ja siltojen uusiminen 12 m€)
Keski-Pasila	Kaava mahdollistaa kansirakenteen	Asema, kauppakeskus	100 000 -140 000	ei tiedossa	Rakennusoikeus merkitty kapeaan tonttiin, jonka omistaa Kiinteistö Oy Pasilan Asema	ei tiedossa	ei tiedossa
Keskusareena	Kansihanke	Kauppakeskus, asuntoja, liike- ja toimistotiloja, monitoimiareena	110 000	110 000	Asemakaavassa korttelilla uloke, kannen tukirakenteita sijoitettu rasiitteella väylän alueelle	400 m€	60 m€
Revontuli	Kansihanke	Kauppakeskus	45 500	25 000 (kauppakeskus)	Asemakaavassa korttelilla uloke, kannen tukirakenteiden sijoittelusta ei ole rasiitteita	43 m€	ei tiedossa
Turun Matkakeskus	Kansihanke	Matkakeskus, liike- ja hallintotiloja	100 000	ei tiedossa	ei tiedossa	115 m€ (lisäksi laiturijärjestelyt ja raide- muutokset 10-15 m€)	ei tiedossa

*Taulukko 1 Hankkeiden vertailu.*

## 7 Suositukset

Turun Matkakeskus -hankkeessa rata-alue tulee olemaan valtion omistuksessa ja kansirakenne jonkin muun tahon, todennäköisesti Turun Kaupungin, omistuksessa. Matkakeskus tulee sijoittumaan osaksi Turun Kaupungin (nykyinen bussiterminaali), osaksi Liikenneviraston (varsinainen rata-alue) ja osaksi VR-Yhtymä Oy:n omistamalle maalle. Matkakeskus tulee näin sijaitsemaan osaksi kaupungin omistamalla maalla ja osaksi radan päällä.

Kansi tulisi toteuttaa ulokkeena Turun kaupungin omistamalta maalta käsin radan yli. Tällöin kannen päälle tuleva rakennusoikeus merkitään kannen viereiseen kiinteistöön kaupungin omistamaan maahan, jossa myös osa Matkakeskuksesta sijaitsee. Näin on toimittu Hämeenlinnakeskus, Keskusareena ja Revontuli -hankkeissa. Kannen toteuttaminen ulokkeena väylän yli on lähimpänä 3D-kiinteistöjärjestelyä. Vertailun vuoksi Pasilan aseman laajennus ja uusi kauppakeskus taas aiotaan toteuttaa merkitsemällä laajennuksen rakennusoikeus kapeaan tonttiin, joka siirretään suoraan Kiinteistö Oy Pasilan Aseman omistukseen. Tämä on selkeä ratkaisu kyseisessä tapauksessa, koska jo olemassa olevaa asemaa tarvitsee laajentaa. Matkakeskus -hanke on kuitenkin täysin uudiskohde aivan kuten Hämeenlinnakeskus, Keskusareena ja Revontuli -hankkeetkin. Kun toimitaan Hämeenlinna ja Keskusareena -hankkeen mallin mukaisesti, kysymykseen tulee kansirakenteen tukipilareiden ja -rakenteiden sijoittaminen rata-alueelle ja rasitesopimuksien tekeminen näistä. Tämä ratkaisumalli on edellä mainituissa hankkeissa koettu hyväksytyksi muiden osapuolten ja yleisön kannalta. Se on myös koettu selkeäksi ja toimivaksi ratkaisuksi. Kuten aikaisemmin todettiin, kritiikkiä samankaltaisissa hankkeissa on aiheuttanut yleensä itse kansirakenteen rakentaminen tai asemakaavan sisältö. Kritiikkiä ei ole tullut niistä ratkaisuksista, joilla kannen hallinta on toteutettu.

Liikenneviraston kanssa on tehtävä vastuusopimus kansirakenteen rakentamisen ja käytön aikaisesta menettelystä. Turun Matkakeskus -hankkeen tilanne näyttää vastuusopimuksen kannalta hyvältä, koska monet sopimusten laatimiseen liittyvät ongelmat on ratkaistu jo Tampereen Keskusareena -hanketta toteutettaessa. Esimerkiksi Pasilan laajennushankkeessa yhteistyö on sujunut hyvin, sillä Tampereen Keskusareena -hankkeen sopimusten laatimiseen liittyvistä hankaluuksista on opittu. Liikennevirasto ja muut tahot ovatkin jo joutuneet selvittämään monia asioita ja ratkomaan ongelmakohtia ennen kuin Turun Matkakeskus -hankkeen asemaakaava edes valmistuu. Sopimusten laatimiseen kuluva aika on vastaisuudessa lyhyempi ja sopimukseen tulevat yksityiskohdat ovat selkeämmin tiedossa. On kuitenkin huomioitava, että jokainen hanke on uniikki, eikä Tampereen Keskusareena -hankkeen sopimuksia voi täysin sellaisenaan käyttää. Tämän pohjalta voidaan kuitenkin arvioida, että sopimusten laatimiseen kuluvat resurssit ovat huomattavasti pienemmät vastaisuudessa.

Matkakeskus -hankkeessa tullaan tarvitsemaan myös kiinteistöjen yhteisjärjestelyä, jos tarvitsee sopia oikeuksista, joista vain osan voi tyypittää kiinteistö- ja rakennusrasitteiksi. Kiinteistöjen yhteisjärjestely voidaan joutua tekemään yhtenäisen kokonaisuuden ja ideaalisen kiinteistöjaotuksen aikaansaamiseksi senkin vuoksi, että Matkakeskuksen kannen on tarkoitus liittyä radan toisella puolella olevaan kerrostalovaltaiseen asuntoalueeseen. Asuntoaluetta tullaan korottamaan sen verran, että



kanteen liittyminen mahdollistuu ja alueen alle on myös tarkoitus sijoittaa suurikokoinen parkkihalli.

Sekä Pasilan että Tampereen hankkeissa on painotettu hankkeesta vastaavan organisaation tärkeyttä. Selkeän etenemistavan ja hankevastaavan päättäminen onkin paras keino välttyä viivytyksiltä ja ongelmilta. Yhteinen päämäärä ja kaikkien osapuolten luotto hankevastaavan ovat tärkeitä seikkoja hankkeen onnistumiselle. Onneksi tässä suhteessa ollaan jo hyvällä pohjalla, sillä Liikenne- ja viestintäministeriön loppuraportissakin painotettiin, että hankkeessa mukana olevien eri osapuolien tulisi ajoissa tiedostaa Matkakeskus -hankkeen heille tarjoamat mahdollisuudet sekä hankkeen eri vaiheissa tehtävien päätösten kauaskantoiset merkitykset. Raportin mukaan hankkeen onnistumisen kannalta on tärkeää laatia osakassopimukset, joilla turvataan osapuolten tavoitteiden toteutuminen ja sitoutetaan osakkaat hankkeeseen.

On myös hyvä pohtia skenaariota, jossa 3D-kiinteistönmuodostus tulee mahdolliseksi Matkakeskus -hankkeen suunnittelun aikana. Tällöin on mahdollista siirtyä käyttämään hyväksi 3D-kiinteistöä kannen hallinnan järjestämisessä. 3D-kiinteistönmuodostaminen mahdollistaisi kannen alueen merkitsemisen itsenäisenä 3D-kiinteistönä kiinteistörekisteriin. Tällöin radan ylä- ja alapuolella voisi sijaita päällekkäiset kiinteistöt, joilla voisi olla myös eri omistaja. On kuitenkin huomioitava ratkaisun vaihtamisesta syntyvät kustannukset. Jos sopimusten laatiminen on jo pitkällä ja asemakaavan muuttaminen vaatii huomattavia resursseja, on parempi tyytyä jo suunniteltuun ratkaisuun. Hankkeen toteuttaminen saattaa myös venyä kohtuuttomasti, jos vaihdetaan 3D-kiinteistö -ratkaisuun suunnittelun loppuvaiheessa. Toisaalta 3D-kiinteistö -ratkaisun valitseminen olisi muun muassa kiinteistörekisterin tarkkuuden kannalta parempi vaihtoehto. Lisäksi 3D-kiinteistö -ratkaisun valitseminen saattaa olla parempi vaihtoehto silloin, jos voidaan olettaa, että kansi joudutaan merkitsemään kiinteistörekisteriin 3D-kiinteistönä joka tapauksessa jossain vaiheessa. Onkin tärkeää arvioida kokonaiskustannukset ja -hyöty, joka vaihtamiselle voitaisiin saada aikaan. Liian yksityiskohtaisin arvioihin ei kuitenkaan ole syytä mennä, sillä myös tämä kuluttaa resursseja. Jo suunnitellussa ratkaisussa pysyminen on kuitenkin mahdollista, vaikka laki tulisikin voimaan suunnittelun aikana. Lähtökohtaisesti uuden lakimuutoksen tavoite ei ole vaikeuttaa kolmiulotteista hallintaa vaativien hankkeiden toteuttamista. Päivitetyssä kiinteistönmuodostamislaisissa tullaan huomioimaan viimeisessä luvussa ”*Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset*” miten toimitaan jo vireillä olevien hankkeiden kohdalla.

# LÄHDELUETTELO

Asemakaavamerkinnät ja – määräykset. 2003. Ympäristöministeriö. Viitattu 3.3.2012. Saatavilla: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=402123&lan=fi>

Astola, T et al. 1994. Encyclopaedia Iuridica Fennica I. Jyväskylä: Suomalainen Lakimiesyhdistys, 688 s.

Eerolainen, V. 2002. Asemakaava-alueen kiinteistötekniikka. Suomen kuntatekniikan yhdistys ry. Julkaisu 17/2002. Porvoo: WS. Bookwell. s. 58-69. ISBN 952-9710-05-4.

Ekroos, A. & Majamaa, V. 1999. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Helsinki: Edita. 964 s. ISBN 951-37-3913-9.

Hallinnanjakosopimukset. Maanmittauslaitos [verkkosivut]. Viitattu 7.4. 2012. Saatavilla: <http://www.maanmittauslaitos.fi/kiinteistot/kiinteistokauppa-kirjaamisasiat/erityiset-oikeudet/hallinnanjakosopimukset>.

Halme, P. 2012. 3D-kiinteistöjärjestelmän valmistelu MML:ssa ja MMM:ssa. Tiedotustilaisuus, Kuntatalo. 16.3.2012.

Hokkanen, J. 2005. Maanpinnan ylä- ja alapuolisesta rakentamisesta ja 3D-kiinteistöjärjestelmästä. Maankäyttö. Julkaisu 2/2005. 14.1.2012. Saatavilla: [http://www.maankaytto.fi/arkisto/mk205/mk205\\_822\\_hokkanen.pdf](http://www.maankaytto.fi/arkisto/mk205/mk205_822_hokkanen.pdf)

Hokkanen, J. 2004. 3-D –kiinteistöjärjestelmän tarpeesta. Lisensiaatintyö. Teknillinen Korkeakoulu, Maanmittausosasto. Espoo. 66 s.

Hyvönen, V. 1998. Kiinteistönmuodostamisoikeus I Yleiset opit. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy. 596 s. ISBN 951-98394-1-0

Hyvönen, V. 2001. Kiinteistönmuodostamisoikeus II Kiinteistötoimitukset. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy. 712 s. ISBN 951-95355-9-4.

Hämeenlinnakeskus [verkkosivut]. Viitattu 6.4.2012. Saatavilla: [www.hameenlinnakeskus.fi](http://www.hameenlinnakeskus.fi).

Hämeenlinnan kaupunki [verkkosivut]. Viitattu 6.4.2012. Saatavilla: [www.hameenlinna.fi](http://www.hameenlinna.fi).

Keski-Pasila. Helsingin Kaupunki, Kaupunkisuunnitteluvirasto. Viitattu 15.4.2012. Saatavilla: [http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/esitteet/pasila\\_keski-pasila\\_fi.pdf](http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/esitteet/pasila_keski-pasila_fi.pdf).

Kiinteistöarvointisanasto. 1986. Suomen Kiinteistöarvointiyhdistys ry. Rakentajain Kustannus Oy. Helsinki. ISBN 951-676-375-8.

Kiinteistökaupan esisopimus, Tampereen Keskusareena. 2011. Dnro 1657/023/2011.



Kirjaamismenettelyn käsikirja. Maanmittauslaitos [verkkosivut]. 2010. Viitattu 12.4.2012. Saatavilla: <http://www.maanmittauslaitos.fi/node/5361>.

Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämissuhteet. 2008. Viitattu 1.10.2011. Saatavilla: [http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5vmh9ch2K/1\\_2008\\_Kolmiulotteinen\\_3D\\_kiinteistojarjestelma\\_-\\_tarpeet\\_ja\\_kehittamissuhteet.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma_-_tarpeet_ja_kehittamissuhteet.pdf).

Lukin, P. 2002. Asemakaava-alueen kiinteistötekniikka. Suomen kuntatekniikan yhdistys ry. Julkaisu 17/2002. Porvoo: WS. Bookwell. s. 151-159. ISBN 952-9710-05-4.

Lättilä, H. 2007. Revontuli-kauppakeskus Boultonille 65 miljoonalla eurolla. Rakennuslehti [verkkosivut]. Viitattu 28.4.2012. Saatavilla: <http://www.rakennuslehti.fi/uutiset/kiinteistot/9162.html>.

Lättilä, H. 2008. Kauppakeskus Revontulen ravintolayritys konkurssiin. Rakennuslehti [verkkosivut]. Viitattu 28.4.2012. Saatavilla: <http://www.rakennuslehti.fi/uutiset/lehtiarkisto/14207.html>.

Maanmittauslaitos [verkkosivut]. Viitattu 15.9.2011. Saatavilla: [www.maanmittauslaitos.fi](http://www.maanmittauslaitos.fi)

Majamaa, V. 2011. 3D-kiinteistöjärjestelmän perustamiseen liittyvät oikeudelliset ongelmat. Lausunto. 29 s.

Matkakeskus [verkkosivut]. Viitattu 15.9.2011. Saatavilla: [www.matkakeskus.fi](http://www.matkakeskus.fi).

NCC [verkkosivut]. Viitattu 6.4.2012. Saatavilla: [www.ncc.fi](http://www.ncc.fi).

Patentti- ja rekisterihallitus [verkkosivut]. Viitattu 28.4.2012. Saatavilla: <http://www.prh.fi/fi/kaupparekisteri/useinkysytyt/kiinteistoyhtio.html>.

Ratapiha-alueen osayleiskaava 2005. Viitattu 15.9.2011. Saatavilla: <http://www3.turku.fi/ympakaavi/sivut/Kaavoitus/sivut/Yleiskaavoitus/sivut/Yleiskaavat.php?content=Kaavahaku>.

Rovaniemen kaupungin asemakaava. Viitattu 7.3.2012. Saatavilla: <http://www.rovaniemi.fi/suomeksi/Palveluhakemisto/Kaavat-ja-kiinteistot/Kaavoitus/Asemakaava>.

Räty, A. 2002. Asemakaava-alueen kiinteistötekniikka. Suomen kuntatekniikan yhdistys ry. Julkaisu 17/2002. Porvoo: WS. Bookwell. s. 71-74. ISBN 952-9710-05-4.

Skanska [verkkosivut]. Viitattu 28.4.2012. Saatavilla: <http://www.skanska.fi/fi/Media/Uutinen/?nid=VOVUF4yR>.

Sorsakivi, K. 2002. Asemakaava-alueen kiinteistötekniikka. Suomen kuntatekniikan yhdistys ry. Julkaisu 17/2002. Porvoo: WS. Bookwell. s. 17-57. ISBN 952-9710-05-4.

SRV [verkkosivut]. Viitattu 7.4. 2012. Saatavilla:  
[http://www.srv.fi/kiinteistokehittaminen/referenssit\\_kk/referenssi\\_kk/id=11680422](http://www.srv.fi/kiinteistokehittaminen/referenssit_kk/referenssi_kk/id=11680422).

Tepora, J. 2009. Kiinteistön kolmiulotteisesta omistus- ja hallintajärjestelyjen toteuttamisesta. Defensor Legis. Julkaisu 3/2009. Vammalan Kirjapaino Oy. s. 364-377. ISSN 0356-262X.

Viitanen, K. 2002. Asemakaava-alueen kiinteistötekniikka. Suomen kuntatekniikan yhdistys ry. Julkaisu 17/2002. Porvoo: WS. Bookwell. s. 166-178. ISBN 952-9710-05-4.

Viitanen, K. 2002. Kansainvälisiä näkemyksiä 3D-kiinteistön rekisteröimisestä. Maankäyttö. Julkaisu 1/2002. 28.4.2012.  
Saatavilla: [http://www.maankaytto.fi/arkisto/mk102/mk102\\_253\\_viitanen.pdf](http://www.maankaytto.fi/arkisto/mk102/mk102_253_viitanen.pdf).

Vitikainen, A. 2007. Kiinteistötekniikan perusteet. Espoo: Multiprint Oy Otamedia. 138 s. ISBN 978-952-92-1836-3.

YLE [verkkosivut]. Viitattu: 6.4.2012.  
Saatavilla: [http://yle.fi/uutiset/tampereen\\_keskusareenan\\_valitukset\\_nurin/3334441](http://yle.fi/uutiset/tampereen_keskusareenan_valitukset_nurin/3334441).

## **Haastattelut:**

Hovi, Christina. 2012. Yleiskaava-arkkitehti. Turun Kaupunki, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Yleiskaavatoimisto. PL 355, 20101 TURKU. Haastattelu 8.5.2012.

Isosuo, Juha. 2012. Apulaiskaupunginjohtaja. Hämeenlinnan kaupunki, Talous- ja hallintopalvelut. Raatihuoneenkatu 9, 13100 HÄMEENLINNA. Haastattelu 27.3.2012.

Kari, Antti. 2012. Johtava asiantuntija. Senaatti-kiinteistöt, Kehityskiinteistöt-toimiala. PL 237, 00531 HELSINKI. Haastattelu 5.4.2012.

Lehtinen, Taina. 2012. Kaupungingeodeetti. Rovaniemen kaupunki, Maankäyttö. PL 8216, 96101 ROVANIEMI. Haastattelu 30.5.2012.

Nurminen, Mikko. 2012. Kiinteistöjohtaja. Tampereen kaupunki, Kiinteistötoimi. PL 487, 33101 TAMPERE. Haastattelu. 20.4.2012.

Stauffer, Jaakko. 2012. Virastopäällikkö. Helsingin kaupunki, Kiinteistövirasto. PL 41, 02070 HELSINKI. Haastattelu 10.4.2012.

Turto, Jouko. 2012. Liikelaitosjohtaja. Turun kaupunki, Kiinteistöliikelaitos, Hallintopalvelut. PL 355, 20101 TURKU. Haastattelu 8.5.2012.

Uusi-Uola, Ilkka. 2012. Maanhankintapäällikkö. Turun kaupunki, Kiinteistöliikelaitos, Maanhankinta ja isännöinti. PL 355, 20101 TURKU. Haastattelu 16.4.2012.



## Kuvat:

- Kuva 1. Ratapiha-alueen osayleiskaava. Viitattu 15.9.2011. Saatavilla: <http://www3.turku.fi/ympakaavi/sivut/Kaavoitus/sivut/Yleiskaavoitus/sivut/Yleiskaavat.php?content=Kaavahaku>.
- Kuva 2. Kolmiulotteinen kiinteistö; A ja B erillisiä kiinteistöjä. Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämishdotukset 2008. Viitattu. 1.12.2012. Saatavilla: [http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1\\_2008\\_Kolmiulotteinen\\_3D\\_kiinteistojarjestelma\\_-\\_tarpeet\\_ja\\_kehittamishdotukset.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma_-_tarpeet_ja_kehittamishdotukset.pdf).
- Kuva 3. Useita palstoja; A ja B muodostavat itsenäisen kiinteistön. Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämishdotukset 2008. Viitattu. 1.12.2012. Saatavilla: [http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1\\_2008\\_Kolmiulotteinen\\_3D\\_kiinteistojarjestelma\\_-\\_tarpeet\\_ja\\_kehittamishdotukset.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma_-_tarpeet_ja_kehittamishdotukset.pdf).
- Kuva 4. Kolmiulotteinen kiinteistötila; Maanalainen tila A:n alueella kuuluu viereiselle kiinteistölle. Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämishdotukset 2008. Viitattu. 1.12.2012. Saatavilla: [http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1\\_2008\\_Kolmiulotteinen\\_3D\\_kiinteistojarjestelma\\_-\\_tarpeet\\_ja\\_kehittamishdotukset.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma_-_tarpeet_ja_kehittamishdotukset.pdf).
- Kuva 5. Useita palstoja; 3D-kiinteistötila kuuluu kiinteistölle B. Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämishdotukset 2008. Viitattu. 1.12.2012. Saatavilla: [http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1\\_2008\\_Kolmiulotteinen\\_3D\\_kiinteistojarjestelma\\_-\\_tarpeet\\_ja\\_kehittamishdotukset.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma_-_tarpeet_ja_kehittamishdotukset.pdf).
- Kuva 6. Ruotsin 3D-järjestelmän tyyppitapauksia. Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämishdotukset 2008. Viitattu. 1.12.2012. Saatavilla: [http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1\\_2008\\_Kolmiulotteinen\\_3D\\_kiinteistojarjestelma\\_-\\_tarpeet\\_ja\\_kehittamishdotukset.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma_-_tarpeet_ja_kehittamishdotukset.pdf).
- Kuva 7. Itsenäinen 3D-kiinteistö pilareiden päällä. Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämishdotukset 2008. Viitattu. 1.12.2012. Saatavilla: [http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1\\_2008\\_Kolmiulotteinen\\_3D\\_kiinteistojarjestelma\\_-\\_tarpeet\\_ja\\_kehittamishdotukset.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5/vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma_-_tarpeet_ja_kehittamishdotukset.pdf).

- Kuva 8. Kansirakenne. Kolmiulotteinen (3D) kiinteistöjärjestelmä –tarpeet ja kehittämisehdotukset 2008. Viitattu 1.12.2012. Saatavilla:  
[http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5vmh9ch2K/1\\_2008\\_Kolmiulotteinen\\_3D\\_kiinteistojarjestelma\\_-\\_tarpeet\\_ja\\_kehittamisehdotukset.pdf](http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/tyoryhmamuistiot/2008/5vmh9ch2K/1_2008_Kolmiulotteinen_3D_kiinteistojarjestelma_-_tarpeet_ja_kehittamisehdotukset.pdf).
- Kuva 9. Hämeenlinnakeskus VT 3:n päällä. Viitattu 7.4.2012. Saatavilla:  
[http://www.ncc.fi/toimitilat/liiketilat/hameenlinnan\\_kauppakeskus/fi\\_FI/hameenlinnan\\_kauppakeskus/?ad=google\\_kohteet](http://www.ncc.fi/toimitilat/liiketilat/hameenlinnan_kauppakeskus/fi_FI/hameenlinnan_kauppakeskus/?ad=google_kohteet).
- Kuva 10. Hämeenlinnakeskus luonnos. Viitattu 7.4.2012. Saatavilla:  
[http://www.ncc.fi/toimitilat/liiketilat/hameenlinnan\\_kauppakeskus/fi\\_FI/hameenlinnan\\_kauppakeskus/?ad=google\\_kohteet](http://www.ncc.fi/toimitilat/liiketilat/hameenlinnan_kauppakeskus/fi_FI/hameenlinnan_kauppakeskus/?ad=google_kohteet).
- Kuva 11. Asemakaava, Hämeenlinnakeskus. Viitattu 7.4.2012. Saatavilla:  
<http://www.hameenlinna.fi/Kaavat-ja-rakentaminen/Kaavoitus/Vahvistettuja-kaavoja/Keskustan-lansireuna/>.
- Kuva 12. Revontuli-kauppakeskus. Viitattu 7.3.2012. Saatavilla:  
<http://ktweb.rovaniemi.fi/ktwebbin/ktproxy2.dll?doctype=1&docid=323030365c303230385c33393338393338352e504446&dalid=8.2.2006%2011:03:05&extension=pdf>.
- Kuva 13. Asemakaava, Revontuli. Viitattu 7.3.2012. Saatavilla:  
<http://www.rovaniemi.fi/suomeksi/Palveluhakemisto/Kaavat-ja-kiinteistot/Kaavoitus/Asemakaava>.
- Kuva 14. Pasila luonnos. Viitattu 5.4.2012. Saatavilla:  
<http://ksv.hel.fi/fi/content/bkeski-pasilan-keskustakortteli-1>.
- Kuva 15. Tampereen Keskusareena. Viitattu 5.4.2012. Saatavilla:  
[http://www.tampereenkeskusareena.fi/kuvagalleria?gpil\\_1=63#gallery\\_1](http://www.tampereenkeskusareena.fi/kuvagalleria?gpil_1=63#gallery_1).
- Kuva 16. Asemakaava, Keskusareena. Viitattu 5.4.2012. Saatavilla:  
<http://www.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8366>.



Arvoisa vastaaja,

Tämän kyselyn tuloksia tullaan käyttämään Aalto-yliopiston Maankäyttötieteiden laitokselle tehtävässä diplomityössä. Diplomityön aiheena on omistus- ja hallintasuhteiden järjestäminen kansihankkeissa. Diplomityön tilaajana on Turun Kaupunki/Kiinteistöliikelaitos.

Kyselyn tuloksena on tarkoitus arvioida erilaisten omistus- ja hallintasuhteiden järjestelytapojen selkeyttä, taloudellisuutta ja hyväksyttävyyttä. Työssä tutkitaan erityisesti kansihankkeita, jotka on rakennettu valtatie tai junaradan päälle ja joiden päällä on rakennusoikeutta. Lisäksi työssä tullaan arvioimaan, mikä järjestelytapa sopisi parhaiten Turun Matkakeskus -hankkeeseen. Katsoin parhaaksi lähettää saman kysymyslomakkeen kaikille vastaanottajille, vaikka jotkin kysymykset saattavat olla epäoleellisia joihinkin hankkeisiin. Ennen työn julkistamista tulen lähettämään haastattelusta kootun yhteenvedon tarkistettavaksi, jotta mahdolliset väärinymmärrykset voidaan korjata.

Ystävällisin terveisin Essi Korpela

**KYSYMYKSET**

**A. OSA: Tietoja hankkeesta.**

1. Hanke on

☐ valmistunut vuonna \_\_\_\_\_

☐ rakenteilla, suunniteltu valmistuminen vuonna \_\_\_\_\_

☐ suunnitteilla, suunniteltu rakentaminen alkaa vuonna \_\_\_\_\_

2. Hankkeen toteuttamisessa merkittävästi mukana olleet muu tahot:  
(kunnan lisäksi: esim. Liikennevirasto)

---

---

---

---

---

---

---

3. Mikä taho toimi aloitteentekijänä hankkeessa?

---

---

---

---

---

4. Hankkeen rakennuttajana/rakennuttajina on toiminut/ovat toimineet:

---

---

---

Projektin rakennuttajan yhteystiedot (yhteyshenkilö):

---

---

---

---

---



**B. OSA: Hallinnan järjestäminen.**

1. Miten hallinta on ratkaistu hankkeessa?

- ☐ maanvuokrasopimus
- ☐ kiinteistöjen yhteisjärjestely
- ☐ rasitesopimus
- ☐ maa-alueen osto
- ☐ muu käyttöoikeus
- ☐ jokin muu järjestely, mikä?

---

---

---

---

2. Miksi tähän järjestelytapaan päädyttiin?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

3. Järjestelyihin osallistujien aktiivisuus / työn määrä järjestelyn onnistumiseksi?  
(katso kysymys A 2)

---

---

---

---

---

---

**C. OSA: Hallinnan järjestelyn onnistuneisuus ja ongelmat.**

1. Onko ratkaisu koettu selkeäksi toteuttaa (sopimusten laatiminen ym. järjestelyt)?

☐ Kyllä ☐ Ei

Jos vastasit Kyllä, mitkä näet olevan ratkaisun parhaat puolet muihin verrattuna?

Jos vastasit Ei, minkä ratkaisun näkisit selkeämpänä vaihtoehtona?

---

---

---

---

---

---

2. Onko ratkaisu koettu toiminnallisesti hyväksi /käytön kannalta selkeäksi?

☐ Kyllä ☐ Ei

Jos vastasit Kyllä, mitkä näet olevan ratkaisun parhaat ominaisuudet?

Jos vastasit Ei, mitkä näet olevan ratkaisun huonot ominaisuudet ja miten ratkaisua voitaisiin mahdollisesti parantaa?

---

---

---

---

---

---

3. Oliko ratkaisu taloudellisesti paras mahdollinen?

☐ Kyllä ☐ Ei

Jos vastasit Kyllä, kuinka paljon ratkaisun kustannukset erosivat muista vaihtoehtoista?

Jos vastasit Ei, minkä ratkaisun näkisit taloudellisesti parempana vaihtoehtona?

---

---

---

---

---

---



Liite 1: Haastattelukysymykset 5(6)

4. Jälkikäteen arvioiden onko sopimuksen laatiminen koettu työlääksi?

☐ Kyllä

☐ Ei

Jos vastasit Kyllä, olisiko muiden osapuolten aktiivisuutta/osallistumista voinut parantaa jollakin keinolla? (katso kysymys B3)

Jos vastasit Ei, miten sopimuksen laatiminen toteutettiin esim. eri vaiheet?

---

---

---

---

---

5. Mikä on sopimusten kesto ja miten sopimus on irtisanottavissa?

---

---

---

---

---

6. Vuokra/rasite/käyttöoikeuksien korvausten hinnoitteluperuste?

---

---

---

---

---

---

7. Onko ratkaisu koettu hyväksyttäväksi yleisön/lehdistön/muiden osapuolten (sopimuksen tai hankkeessa muuten mukana olleiden osapuolten) näkökulmasta?

☐ Kyllä

☐ Ei

Jos vastasit Kyllä, minkälaista palautetta hankkeen toteuttamisesta on saatu?

Jos vastasit Ei, minkälaista vastusta on ollut?

---

---

---

---

---

**D. OSA: Kansirakenne.**

1. Hankkeessa rakennusoikeutta kannen päällä on

---

2. Rakennusoikeuden käyttötarkoituksen jakaantuminen (asuminen, palvelut, julkinen jne.)?

---

---

---

---

---

---

---

3. Kansirakenteen kustannukset tai arvio kustannuksista?

---

---

---

---

---

---



